

A22 : insécurité et nuisances

Judi 5 Novembre 2009 Salle Rocheville de Neuville en Ferrain

Manifestation dédiée à la mémoire de Sophie Macrez piégée entre deux camions le 23 septembre 2009, tuée sur le coup. Le chauffeur du camion allemand ne l'a pas vue.



Présents : G Marais (Président AVMR), C Vanneste (député 10ème circonscription), D Bouvry (Président LDE), B Crebassa (retraité Inter Service Freins), H Dizo (Président LCVR 59-62), V Verdon (trésorier LCVR 59-62), D Puech (avocate LCVR 59-62), Hubert et Katy Laethem (Mieux Vivre au Blanc-Four), P Mouton (Ecovie), O Hollander (TLF), H Dathis (Clinquet), Pierrette Maillard (1^{ère} adjointe au dév durable de Bondues), Jean-Philippe PLATTEAU (conseiller municipal chargé de la sécurité routière de Neuville en Ferrain, circulation, voiries et assainissement + employé Transpole), Dany Delbecque (riverain A22), M M Vanmoorleghem (transporteur)

Excusés : M. MF Delannoy (maire conseiller général de Tourcoing), Mme M Deroo (conseillère générale), M. B Despierre (adjoint Tourcoing), M. D Plancke (Vice président conseil régional aux transports), M .M Eyrault, M. P Six

Accueil par G Marais

Notre réunion s'est bien déroulée, avec de bons débats et des conclusions constructives. M Hollander de TLF (représentant du patronat routier) a bien senti que nous étions sur la même longueur d'ondes et demande à réitérer l'expérience car il a été surpris du bon accueil de ses propos.

Nous avons bien défini que **l'A22 est le point noir de l'axe européen Nord Sud et que toute action de prévention sur l'A22 aura une portée nationale** (en écartant les dangers potentiels dès Rekkem, nous améliorerons la sécurité sur l'ensemble des autoroutes de l'axe Nord Sud). Nous avons besoin des camions car ce sont les seuls moyens de livraison porte à porte, mais nous devons en limiter les excès. Nous avons aussi défini que la consommation des ménages est responsable de la majeure partie des transports ; **en raisonnant les consommateurs, nous limiterons le gaspillage de transports**, notamment dans le cadre du 24 h chrono où de multiples passages (souvent infructueux) sont prévus. Les associations du collectif associatif Lys Deûle Environnement ne manqueront pas de faire passer ce message.

Diaporama présenté par H Dizy. Les pauses prévues dans la projection permettent aux invités d'intervenir et à la salle de poser des questions.

Transports collectifs

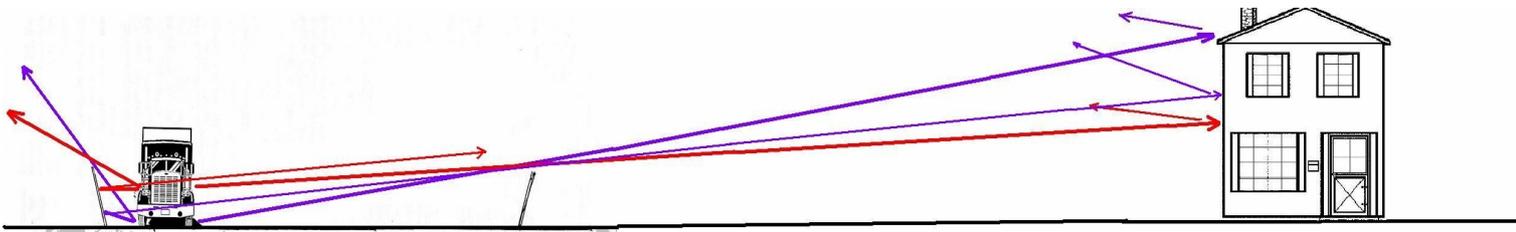
De Roncq à Tourcoing il faut 30 mn en bus, de Tourcoing à Lille Gare 45 mn = temps total 1h15 (en voiture de 20 à 40 mn selon la circulation) -> le transport collectif fait perdre trop de temps, la voiture est plus pratique même si elle revient plus cher.

P Maillard de Bondues a bien décrit l'insuffisance des transports collectifs, il lui faut parfois une heure pour traverser Bondues. M Pardoën de la rue J Macé de Tourcoing explique qu'il lui faut 1h45 pour aller au centre de Bondues en habitant à la limite de cette ville. L'idée serait que les municipalités créent des services de navettes pour rapprocher de transports collectifs rapides (LIANE).

Conclusion : créer des lignes de bus rapide sur l'A22 et le tracé prévu pour l'A24.

Bruits

D Delbecq décrie le bruit. Depuis la pose des murs, d'où il habite le bruit est devenu plus gênant.

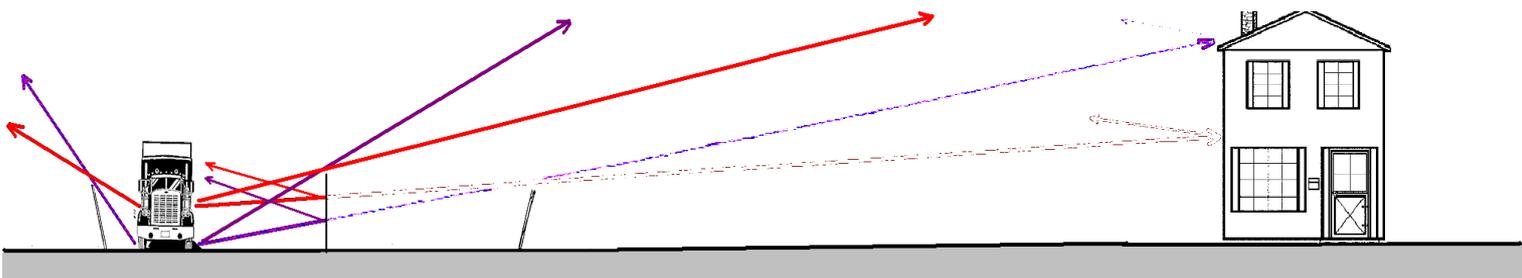


En rouge le bruit du moteur en violet le bruit de roulement. L'angle n'étant pas le même, l'efficacité du mur est donc différente.

Le mur de gauche renvoie vers la droite le son atténué mais cela contribue à augmenter la gêne auditive. Le mur de droite protège mal du bruit du fait de l'inclinaison.

Le diaporama explique comment un mur central pourrait améliorer la situation.

Avec un mur central le bruit est mieux piégé



Pollution atmosphérique

Elle tue plus que les accidents routiers. Nous nous interrogeons sur l'incidence de la pollution au niveau de la santé, notamment des cancers. Nous demandons la mise en œuvre d'un registre des cancers pour mieux déterminer l'origine de ces maladies.

Dangers des poids lourds

Les entreprises françaises ont fait de gros efforts en terme de prévention et de formation des chauffeurs. Pour les entreprises étrangères ce n'est pas souvent le cas. Cela pose un problème de concurrence déloyale. Pour rétablir une certaine équité, des contrôles devraient être effectués pour éviter le nivellement par le bas imposé par la concurrence acharnée des entreprises de l'Est de l'Europe. Au Bénélux il est permis de charger jusque 50T alors

que la limite permise en France est de 40T. Aucun pesage n'est effectué.

B Crebassa explique l'évolution du freinage depuis le système à air comprimé qui avait un temps de réponse très long et le système électronique actuel qui répond en 0,7s. Plus le camion est lourdement chargé moins les freins seront efficaces (transformation de l'énergie cinétique en chaleur, le dégagement de chaleur étant limité, plus il y a d'énergie à dissiper, plus le freinage est long).

Les produits dangereux, toxiques, hautement inflammables, déchets nucléaires hospitaliers, cuve chargée d'acides, etc passent sans contrôle à côté de villes très peuplées. Aucun plan d'évacuation n'a été prévu à notre connaissance.

Les entreprises françaises sont contrôlées administrativement en continu : l'URSAFF et l'Inspection du travail peuvent détecter facilement les tricheries au travers de la paie (surtout depuis la mise en place l'année dernière de la TEPA : heures supplémentaires exonérées de charges). Pour les étrangers, nous posons la question sur les contrôles de temps de conduite et de repos obligatoires. De plus en plus de chauffeurs doivent décharger leurs camions, ils se mettent officiellement en temps de pause. L'assoupissement est une des causes principales d'accident chez les routiers.

Pour supporter des conditions de travail de plus en plus difficiles, le cannabis est de plus en plus consommé pour se relaxer. Les chauffeurs slaves s'alcoolisent, c'est dans leur « culture ». Tout cela implique des risques accrus pour la sécurité routière.

Nous avons bien compris que les services de police ne disposent pas actuellement d'une structure suffisante d'accueil pour opérer des contrôles sur la VRU et l'A22 en toute sécurité. Notre attention s'est donc focalisée sur le statut de l'ancien poste frontière de Rekkem.

Voici nos demandes principales :

- Utiliser la création de l'**Eurodistrict** pour que **le poste de Rekkem puisse passer également sous compétence de la Police française** afin que des contrôles puissent être opérés (tests salivaires pour les stupéfiants, alcootest, pesage des camions, produits toxiques, nucléaires ou inflammables, temps de conduite et de repos, ...)
- Connecter au centre de commandement des Quatre cantons les **panneaux d'affichage de Courtrai pour avertir des conditions de circulation sur la métropole.**
- Installer des caméras de surveillance sur les axes de la métropole pour lire les plaques d'immatriculation et immobiliser les camions qui ne respectent pas la législation (arrêté d'interdiction du passage du flux de transit au travers de la métropole, interdistances). L'arrêté pourrait alors être étendu au sens Nord-Sud.
- **Utiliser les bandes d'arrêt d'urgence comme couloir de bus pour permettre une liaison à haut niveau de service** entre le Ferrain et le Croisé Laroche ou la station les Prés de Villeneuve d'Ascq pour offrir à ce bassin de population une réelle alternative à l'automobile, ce qui ne manquera pas de réduire les encombrements chroniques de l'A22. Il serait aussi judicieux d'étendre cette ligne de bus à haut niveau de service jusque Courtrai dans le cadre de l'Eurodistrict et améliorer l'accès aux entreprises belges pour les salariés français (et inversement).
- **Mettre en œuvre une liaison ferroviaire dédiée fret depuis la frontière belge** pour augmenter l'offre d'intermodalité et capter le maximum du flux de transit international.
- **Mettre en œuvre un registre des cancers pour déterminer l'incidence de la pollution générée par l'autoroute.**

La clef du dispositif est donc l'activation de l'Eurodistrict dans le cadre d'une coopération transfrontalière que définiront les ministres de chacun des pays. Mme Aubry et le bourgmestre de Courtrai auront alors les compétences pour mettre en œuvre nos demandes.

Nous avons décidé de ne pas procéder à l'opération escargot du fait de sa dangerosité et parce que le député C Vanneste va plaider notre cause auprès du préfet pour obtenir des contrôles renforcés, ce qui est notre demande la plus urgente. Il faut que ces contrôles s'installent à présent sur une base permanente.

Nous préférons donc pour signifier nos revendications écrire directement aux ministres concernés M. Borloo (Développement Durable) et M Hortefeu (Intérieur) avec copie à la présidente de LMCU Mme Aubry, au préfet de la Région, aux présidents des conseils général et régional, à M. Vanneste et M. Gérard (députés des circonscriptions), aux maires et conseillers généraux, aux syndicats patronaux des entreprises routières et aux associations de riverains pour soutien et appui. Cette lettre sera également envoyée à la presse.

Nous avons décidé de participer à la réunion du 27 novembre organisé par LMCU sur le développement durable pour porter notre message. Nous distribuerons nos propositions pendant l'heure du déjeuner.

Hervé DIZY

Secrétaire de Lys Deûle Environnement

Président de la Ligue Contre la Violence Routière 59-62