

Procès Verbal de l'Assemblée Générale Ordinaire du 27 juin 2018
Salle de Réunion en Mairie d'ANSTAINING

L'Assemblée Générale Ordinaire de l'Association a lieu en présence de son Conseil d'Administration (Bernard FOUCHER Président, Michel KREMER Vice-Président, Danièle FOUCHER Trésorière et Jean-François DESREUMAUX Secrétaire).

Ont été informés de la tenue de l'Assemblée Générale Ordinaire et de son ordre du jour :

- *Monsieur Philippe MALIZARD Directeur de Cabinet de Monsieur le Préfet du Nord*
- *Monsieur Xavier BERTRAND, Président du Conseil Régional*
- *Monsieur Damien CASTELAIN, Président de MEL*

Ont été invités à participer aux débats :

- *Madame Charlotte LECOCCQ, Députée du Nord*
- *Monsieur Francis VERCAMER, Député du Nord*
- *Madame Joelle COTTENYE, Conseillère Générale*
- *Messieurs les Maires des 7 communes initialement concernées : ANSTAINING (M. DUMOULIN), BAISIEUX (M. DUPONT), CAMPHIN en PEVELE (M. VERCRUYSSSE), CHERENG (M. ZOUTE), GRUSON (M. DUQUENNE), LESQUIN (M. AMBROZIEWICZ), SAINGHIN en MELANTOIS (M. DUCROCQ)*

Ont été convoqués par courrier mentionnant l'ordre du jour :

- *Les adhérents à jour de leur cotisation 2015, 2016 et/ou 2017.*

I – Accueil par le Président

- *Mme Joelle COTTENYE (Conseillère Générale) et M. Xavier BERTRAND (Président du Conseil Régional) se sont excusés par courriel.*
- *M. Pascal ZOUTE (Maire de CHERENG), seul élu présent en partie participe aux débats.*
- *M. MOTTE (membre du CA) est absent excusé.*
- *Après décompte des présents et des pouvoirs reçus, le quorum étant atteint, l'Assemblée Générale peut valablement délibérer.*
- *Le Procès-verbal de l'Assemblée Générale du 3 octobre 2017 n'a fait l'objet d'aucune observation et est donc adopté.*
- *L'ordre du jour est celui inscrit sur la convocation envoyée aux adhérents.*

.../...

II – Bilan moral par le Président sur l'exercice écoulé

- Les faits notables depuis l'Assemblée Générale de 2017, sont les suivants
 - ✓ Aucun retour de l'Etat, du Conseil Régional, de la MEL et des Elus concernant le procès-verbal de l'AG du 22 juin 2017 qui leur a été officiellement adressé.
 - ✓ Nous avons différé la communication par lettre ouverte décidée lors de notre Assemblée Générale en 2017, suite à l'élection de notre nouvelle députée Mme LECOCQ qui a modifié le contexte et ouvert de nouvelles perspectives. Nous avons obtenu une rencontre avec elle le 8 janvier 2018 dans les locaux de sa permanence, pour lui exposer l'historique de notre action et la situation actuelle. Son accueil a été attentif, déjà alertée par la pétition concernant les accidents mortels survenus sur l'A27, reçue par la Préfecture et les élus concernés, à l'initiative de proches des victimes. Mme Lecocq propose une relance, à son initiative, auprès de la Préfecture pour faire le point sur le sujet.
 - ✓ La réunion en Préfecture, à l'initiative de Mme LECOCQ qui a obtenu que l'association y participe a eu lieu le 8 février 2018 sous la Présidence de M. Malizard, Directeur de Cabinet de M. le Préfet, en présence de nos Elus et des représentants des services techniques de l'Etat. Un point est fait sur la situation actuelle, notre souhait de limitation de vitesse des poids lourds à 80 km/h est entendue, ainsi que notre insatisfaction sur les résultats des mesures concernant le bruit. Les services techniques de l'Etat, DREAL et DRIRE, manifestent leur opposition à cette mesure.
 - ✓ Suite à cette réunion, M. le Préfet confirme la position de l'Etat de refus d'appliquer une limitation de vitesse à 80 km/h pour les poids lourds. Un panneau dynamique pour annoncer les ralentissements dans le sens Belgique France à l'approche de Lille et une mesure expérimentale de limitation de vitesse des véhicules légers à 110 km/h en conservant la limite de 90 km/h pour les poids lourds sont proposées dans le courrier de M. le Préfet à la Ministre en charge des Transports.
 - ✓ Les habitants de BAISIEUX, à l'initiative de la pétition demandant des mesures pour améliorer la sécurité sur l'A27 suite aux accidents mortels impliquant des poids lourds, qui avaient sollicité notre association ont été contacté, conformément à la décision prise en AG en 2017. Nous n'avons reçu aucune réponse en retour à nos propositions de les accueillir dans notre association, s'ils le souhaitent et en font la demande, pour soutenir leur pétition en incluant dans l'objet de l'association les problèmes de sécurité routière sur l'A27 en sus des problèmes de pollution sonore et atmosphérique (ce qui nécessiterait une modification de nos statuts). Apparemment aucune suite n'est envisagée de leur côté.
 - ✓ Aucun retour de résultats concernant les mesures de bruit sur l'A27 promis par Mme BOUCHART, vice-présidente de la MEL lors de notre entretien à l'initiative de M. DUMOULIN maire de Anstaing le 17 octobre 2016 n'a été enregistré.

- La situation actuelle est la suivante :
 - ✓ Notre association a fait tout son possible pour que la concertation promise par tous nos interlocuteurs (Etat, MEL, Députés, Conseillers Régionaux et Départementaux, Maires) soit effective.
 - ✓ La situation semble bloquée, tant du côté de l'Etat que de la MEL : force est de constater que tout débat contradictoire, sur la base d'un dossier technique objectif et complet, préalable à une décision politique argumentée et assumée, est resté impossible.
 - ✓ C'est le quatrième refus catégorique de l'Etat suite à la demande de l'association en 2008 de réduction de la vitesse des poids lourds à 80 km/h, relayée par la demande officielle par courrier de nos maires à deux reprises, puis suite à la réunion en Préfecture sans argumentation autre que des études de plusieurs mois sur le sujet pour en vérifier la pertinence qui, à notre connaissance, n'ont pas été diffusées.

III – Bilan financier

Les Riverains de l'A27
Assemblée Générale du 27 juin 2018

Compte d'exploitation 2017			
Recettes		Dépenses	
Subventions	0,00 €	Fonctionnement	253,98 €
Cotisations	145,00 €	Internet	28,86 €
Intérêts Livret Bleu	78,59 €	Assurances	159,11 €
		Résultat	-218,16 €
Total	223,59 €		223,59 €

Evolution de la trésorerie 2017		
Soldes	Au 31/12/2017	Au 31/12/2016
Livret Bleu	10 557,49 €	10 478,90 €
Compte courant	21,15 €	330,88 €
Caisse	22,78 €	10,00 €
Total	10 601,42 €	10 819,58 €
	Variation	-218,16 €

Budget prévisionnel 2018			
Recettes		Dépenses	
Subventions	0,00 €	Fonctionnement	100,00 €
Cotisations	100,00 €	Internet	30,00 €
Intérêts Livret Bleu	80,00 €	Assurances	180,00 €
		Excédent	-110,00 €
Total	180,00 €		180,00 €

IV – Commentaires

Les débats sont ouverts.

- Concernant nos relations avec la MEL, excellentes à l'origine avec une concertation réelle avec ses services, mais devenues quasi inexistantes depuis la construction des murs et le dernier courrier de son Président
 - nous déplorons que, suite à notre entretien avec Mme BOUCHART Vice-Présidente, aucune information en retour sur les mesures de contrôle de bruit prévues n'a été obtenue. Manifestement, comme constaté sur les documents accessibles sur le site internet de la MEL et le dernier courrier de son Président, la MEL considère que le problème est réglé et que tous les engagements ont été respectés.
 - Rappelons que la MEL avait promis de faire mieux que ce que l'Etat proposerait ; il était également prévu que ses services techniques nous feraient part de leur analyse technique sur les propositions de l'Etat : nous les attendons toujours malgré nos demandes en leur temps. Des trois sites permanents de mesure de bruit (Pont d'Anstaing, Ecole d'Anstaing, Ecole de Gruson) mis en place dans le cadre de l'observatoire permanent du bruit sur la métropole pour surveiller l'évolution des nuisances sonores sur l'A27 suite à l'arrêté préfectoral transférant le trafic PL de l'A22 vers l'A27, il n'en reste plus qu'un déplacé près du pont à hauteur de Sainghin en Mélantois. Les deux autres ont été purement et simplement supprimés sans que nous en soyons avertis.
 - Plus préoccupant, sur le site de la MEL qui est censé donner le résultat en temps réel des mesures de bruit, les seuls résultats accessibles pour l'A27 datent de2015.
 - Par ailleurs , le logiciel utilisé sur le site, au demeurant fort bien fait, permet des comparaisons sur d'autres points de mesure sur le territoire de la métropole. Il est intéressant de constater que, en 2015, les niveaux de bruit constatés sur l'A27 et l'A22 sont pratiquement identiques. Dans le même temps ils sont plus faibles sur l'A1, alors que le trafic y est notoirement plus important, preuve expérimentale incontestable que la limitation de vitesse est efficace pour diminuer le bruit, au delà des considérations théoriques, certes exactes, mais qui ne se basent que sur une moyenne générale des effets de nombreux facteurs qui influencent ce phénomène. Or certains affirmeraient, en réunion et dans la presse que les riverains de l'A27 seraient moins exposés.
- Concernant la résolution de l'Assemblée Générale de 2017 sur la modification éventuelle des statuts pour inclure les problèmes de sécurité routière dans l'objet de l'association, l'absence de suite donnée à cette éventualité la rend désormais sans objet. Rappelons toutefois, que les demandes de l'association pour limiter la vitesse des poids lourds dans le but de limiter les nuisances sonores et atmosphériques, contribuent de facto à améliorer la sécurité routière, d'où la prise de position de l'association sur le sujet. Lors de la réunion en Préfecture, il n'a été presque exclusivement question que de sécurité routière, nous tenons à rappeler fortement que le problème des nuisances sonores existe toujours et ne doit pas être évacué sans réponse argumentée.
- Suite à notre réaction (restée sans réponse) sur le dernier article de la Voix du Nord qui présentait la position de la Préfecture et illustrant le texte d'une photo de l'A27 complètement vide, plus aucun relais de notre action ne passe sur ce quotidien.
- Pour information, un progrès sur l'efficacité des murs anti-bruit notoirement inefficaces sur l'A27 pourrait être obtenu en les surélevant par des capteurs solaires comme cela a été réalisé sur la rocade minière. La production d'électricité réduirait à terme le surcoût de l'opération. Examiner ce retour d'expérience concrète pourrait être l'objet d'une concertation entre l'Etat, la MEL, les Elus et les riverains.
- Concernant la demande de réduction de la vitesse des poids lourds à 80 km/h :
 - Il est vraiment choquant que la demande de l'association qui date de 2008, relayée par une demande officielle des maires des communes concernées auprès de l'Etat, à deux reprises, appuyée par ailleurs à notre connaissance par la MEL, ait été systématiquement rejetée, sans que les études de pertinence annoncées par les services de l'Etat n'aient été diffusées.
 - Le dernier refus sur avis de la DDTM et de la DIR non argumenté dans le courrier de M. le Préfet à Mme la Ministre des Transports serait motivé, d'après les réponses obtenues en réunion, par les règlements en vigueur qui ne permettraient pas (code de la route, classification des autoroutes, homogénéité des dispositions).

- d'après nos informations rien dans le code de la route n'interdirait cette mesure, d'autant que des dérogations sont toujours possibles suite à des études d'impact, notamment pour des raisons de sécurité.
- Concrètement nous avons relevé les faits suivants :
 - A plusieurs reprises, lors de pics de pollution sur la métropole lilloise, la Préfecture a diffusé des communiqués (par voie de presse et/ou sur son site) le 7/12/2016, le 19/12/2016, le 20/2/2017, le 17/2/2018, le 20/4/2018 et le 26/5/2018 pour limiter à 110 km/h la vitesse maximale pour les véhicules légers et à 80 km/h pour les poids lourds sur les autoroutes de l'agglomération lilloise. Certes dans le même temps, les arrêtés préfectoraux du 24/1/2017 et du 22/4/2018 (qui fait suite à celui du 21, abrogé, non consultable apparemment) ne précisent rien pour les poids lourds. Cette incohérence est particulièrement dérangeante, d'autant plus que le public est informé essentiellement via les communiqués de presse.
 - En 2012 une publication officielle de la DIR en Région Est (dossier de presse) préconise avec force la généralisation du 110 km/h pour les VL et 80 km/h pour les PL sur l'autoroute A36 avec le même argumentaire que celui de l'association avec , en plus, la promesse d'une meilleure fluidité de trafic grâce à cette harmonisation.
 - De plus lors de l'épisode de pollution atmosphérique aux particules fines sur l'A36 les 9 et 10/2/2018 les services de l'Etat dans le Territoire de Belfort ont imposé sur l'A36 une réduction de vitesse de 20 km/h par rapport à la vitesse maximale autorisée pour tous les véhicules (poids lourds et véhicules légers), ce qui conduit à une vitesse maximale de 70 km/h pour les poids lourds .
 - Le code de la route autorise normalement, comme vitesses maximales autorisées, 130/90 sur les autoroutes et 110/80 sur les voies rapides, d'après la classification routière fondée sur des dispositions constructives. Toutefois, à notre connaissance, rien n'empêche à priori dans les textes, lorsque cela se justifie, d'appliquer localement une limitation à 110/80 sur autoroute, au lieu et place de 110/90 comme cela est proposé en l'occurrence. D'autant plus que le code de la route autorise les PL transportant des matières dangereuses à 80 km/h maximum sur autoroutes avec des VL à 130 km/h.
 - Notons que d'après un document de la FNTR il apparait que 13 pays sur 27 étudiés en Europe appliquent une limitation de vitesse à 80 km/h pour les poids lourds.
 - Ajoutons la récente décision du Gouvernement de limiter à 80 km/h la vitesse des VL sur les routes sans séparateur pour des raisons de sécurité (diminution de la distance de freinage et diminution des conséquences lors de l'impact).
 - Il est donc surprenant que, alors que sont invoquées des raisons de sécurité liées à la vitesse, seuls les véhicules légers voient leur vitesse maximale réduite (sur l'A27 suivant la proposition de M. le Préfet et sur le réseau de routes sans séparateur central selon la décision du Gouvernement) alors que les poids lourds, dont les conséquences en cas d'accident sont plus de 10 fois supérieures en terme de dégâts, ne sont pas affectés.
 - Autre sujet d'inquiétude, entendu en réunion à la Préfecture : le regret des services de Police, irréfutables en l'occurrence, de ne pas pouvoir, pour des raisons incontestables de sécurité dans la mise en oeuvre des contrôles sur le terrain et de moyens insuffisants, faire respecter systématiquement le code de la route à certains routiers, finalement très peu sanctionnés, malgré les conséquences dramatiques qui en résultent. Un tel constat est difficilement reçu par les usagers, potentiellement victimes. Nos adhérents souhaiteraient connaître les statistiques de PV pour excès de vitesse concernant les VL (particulièrement surveillés et sanctionnés automatiquement) et les PL rapportés au nombre de véhicules concernés sur le réseau d'autoroutes de la métropole lilloise. Ce constat pose problème, en y rajoutant le phénomène des murs de PL empêchant les dégagements à droite, évoqués pour refuser l'interdiction de doubler pour les PL alors que le code de la route impose pour des raisons de sécurité des distances minimales entre véhicules, sans compter la formation de bouchons provoqués lors de ces dépassements à cause de différentiels de vitesse très faibles entre PL qui conduisent à des durées de dépassement très longues.
 - L'argument concernant l'impossibilité de limiter la vitesse des poids lourds à 80 km/h sur l'A27 pour éviter les risques d'un différentiel de vitesse inadapté entre VL et PL devient éminemment contestable, sorti du contexte du trafic local : certes, ce facteur est à prendre impérativement en compte , mais en l'occurrence, l'harmonisation des vitesses et des flux évoquée par le projet de la DIR EST ne serait-elle pas la meilleure des réponses possibles ?

- De telles incohérences laissent les riverains perplexes sur les vraies raisons du refus des services de l'Etat à la demande des Maires et des Riverains.
- Nous reprendrons donc à notre compte intégralement l'argumentaire de la DIR EST sur l'harmonisation des vitesses et du Gouvernement sur les dangers de la vitesse pour maintenir notre revendication pour limiter à 80 km/h la vitesse des poids lourds et 110 km/h pour les véhicules légers sur la portion concernée de l'A27 :
 - meilleure fluidité du trafic (économie).
 - diminution de la pollution atmosphérique.
 - diminution des nuisances sonores.
 - et enfin sécurité améliorée.
- D'autant plus qu'il n'existe pas, à notre connaissance, d'impossibilité réglementaire et que, sur le même problème, suivant les régions ou même les services dans la même administration, les réponses de l'Etat à la même problématique sont contradictoires.
- Les difficultés constatées dans le trafic à l'approche du noeud routier à l'entrée de la métropole lilloise ont déjà été en partie prises en compte par les mesures de limitations de vitesses actuellement mises en place par l'Etat ; nous en avons signalé les incohérences ; nous proposons donc une harmonisation des vitesses à l'approche de l'agglomération, qui consisterait à passer de 130/90, à 110/80 et finalement à 90/70 km/h pour les VL et les PL (au lieu et place de 130/90, puis 110/90 et 90/80 actuellement). Cette évolution est peu différente de l'actuelle, et peu contraignantes en terme de coût d'investissement pour l'Etat et d'exploitation pour les transporteurs, mais plus cohérente et probablement plus efficace en terme de fluidité du trafic d'après la littérature officielle.
- Sans préjuger de la suite (favorable ou défavorable) à notre demande, nous souhaitons que l'Etat dissipe les incohérences constatées et motive ses décisions. Cette demande, ne s'inscrit pas dans une revendication inconditionnelle, mais dans une volonté de concertation, de pédagogie et de transparence pour faire évoluer au mieux les conditions de la nécessaire exploitation de l'A27 dans le respect des usagers (particuliers et professionnels) et des riverains, telle que convenue avec l'Etat, la MEL et les Elus lors de l'arrêté Préfectoral transférant le trafic PL de l'A22 vers l'A27.
- L'assemblée ne peut que regretter cette situation et souscrit aux orientations évoquées dans les débats qui seront reprises dans les résolutions mises aux votes.

V – Renouvellement du Conseil d'Administration

Bernard Foucher Président, Michel Kremer Vice-Président, Danièle Foucher Trésorière, Jean-François Desreumaux Secrétaire, et François Motte sont en cours de mandat.

Aucune nouvelle candidature n'a été enregistrée.

VI – Votes

- Quitus est donné au Président sur le rapport moral à l'unanimité des présents et représentés.
- Le compte d'exploitation 2017, la situation de trésorerie de l'Association et le budget prévisionnel 2018 sont votés à l'unanimité des présents et représentés

- Renouvellement des membres du CA :
 - Pas de candidature au remplacement du Président qui accepte de rester en poste, tout en renouvelant son souhait de trouver un successeur.
 - Pas de nouvelle candidature pour compléter le conseil d'administration
 - Bernard FOUCHER Président, Michel KREMER Vice-Président, Danièle FOUCHER Trésorière, Jean-François DESREUMAUX Secrétaire, et FRANCOIS MOTTE en cours de mandat sont confirmés à leur poste à l'unanimité des présents et représentés.

- Résolutions :
 - La modification des statuts évoquée pour intégrer les problèmes de sécurité routière sur l'A27 est abandonnée, compte tenu du manque d'intérêt manifesté par les initiateurs de la pétition suite aux accidents mortels survenus sur l'A27. L'objet de l'association reste inchangé sur les problèmes d'environnement de l'A27 (Pollution, nuisances sonores et conséquences éventuelles d'accidents affectant les riverains, ...).
 - Dans un premier temps, un courrier sera adressé à tous nos Elus concernés pour nous aider conjointement à réclamer à l'Etat une réponse officielle précisant dans le détail les raisons techniques, économiques et/ou politiques de son refus systématique de limitation de la vitesse des poids lourds à 80 km/h sur l'A27, alors que cette mesure a déjà été appliquée à plusieurs reprises lors de pics de pollution et a même été proposée publiquement par les services de l'état dans l'Est sur la base du même argumentaire que celui adopté par l'association.
 - En fonction des réponses obtenues,
 - un courrier sera rédigé et adressé à M. le Préfet et à Mme la Ministre en charge des Transports pour acter la situation et rappeler la position de l'Association sur ce dossier vieux de 20 ans et lourd de contentieux non soldés.
 - dans le même temps une lettre ouverte, reprenant l'essentiel des revendications de l'Association et faisant le point sur les réponses officielles de tous les protagonistes impliqués dans ce dossier (Etat, MEL, Elus) sera largement diffusée, avec ou sans le concours des communes concernées.
 - Plus généralement l'association renouvelle son souhait d'accéder dans le détail aux données et résultats des nombreuses études d'impact évoquées par l'Etat et des retours d'expérience concernant le suivi du trafic sur l'A27 en possession des services de l'Etat et de la MEL (évolution et typologie du trafic, particulièrement des poids lourds, conséquences sur l'environnement, en particulier pollution atmosphérique et nuisances sonores). Les informations accessibles sur les sites internet de l'Etat et de la MEL sont largement insuffisantes.
 - En fonction des réactions constatées, une Assemblée Générale Extraordinaire pourra être convoquée pour décider de la suite à donner.

Toutes ces résolutions sont votées à l'unanimité des présents et représentés.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

Fait à Gruson le 23 aout 2018

Bernard FOUCHER
Président