



**Procès Verbal de l'Assemblée Générale Ordinaire de l'Association
Le 23 novembre 2021 à 18h dans les anciens locaux de fonction de l'école
Pasteur 2 , rue de Verdun à GRUSON**

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

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

- Monsieur Georges-François LECLERC Préfet du Nord
- Monsieur Xavier BERTRAND, Président du Conseil Régional
- Monsieur Damien CASTELAIN, Président de la MEL

Ont été invités à participer aux débats pour leur implication officielle présente ou passée sur le dossier de l'A27:

- Madame Charlotte PARMENTIER-LECOCQ, Députée du Nord
- Madame Martine AUBRY, Vice-Présidente de la MEL
- Monsieur Dany WATTEBLED, Sénateur du Nord
- Monsieur Marc-Philippe DAUBRESSE, Sénateur du Nord
- Monsieur Francis VERCAMER, Député du Nord
- Monsieur Thierry LAZARO, Maire de Phalempin
- Monsieur Luc MONNET, Maire de Templeuve
- Messieurs les Maires des 7 communes initialement concernées : ANSTAING (M. DUMOULIN), BAISIEUX (M. LIMOUSIN), CAMPHIN en PEVELE (M. VERCRUYSSSE), CHERENG (M. ZOUTE), GRUSON (M. TURPIN), 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 en 2018 et/ou 2019.

I – Accueil par le Président

- Le Président remercie M. Le Maire de GRUSON qui a mis à disposition la salle pour organiser cette Assemblée Générale.
- M. Xavier BERTRAND, M. Damien CASTELAIN, M. Dany WATTEBLED, M. Luc MONNET, M. Thierry LAZARO, M. Etienne DUMOULIN et M. VERCRUYSSSE, absents non représentés, ont accusé réception et se sont excusés par courriel ou par téléphone.
- M. M. Pascal ZOUTE (Maire de CHERENG) et M. Olivier TURPIN (Maire de GRUSON) sont présents et participent aux débats.
- Le Procès-verbal de l'Assemblée Générale du 27 novembre 2019 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 d'activité sur l'exercice écoulé

- La situation depuis l'Assemblée Générale de 2019 est la suivante :
 - Aucun retour de l'Etat, du Conseil Régional, de la MEL et de la plupart des Elus concernant le procès-verbal de l'AG du 27 novembre 2019 qui leur a été officiellement adressé, malgré les questions précises évoquées.
 - Pour rappel, sans entrer dans les détails, pour cause de pandémie due au virus COVID 19, le fonctionnement de l'association depuis 2 ans a été fortement perturbé :
 - L'Assemblée Générale statutaire n'a pas pu être organisée en 2020 compte tenu des obligations sanitaires en vigueur qui ont perduré pendant de nombreuses semaines.



- Dans ce contexte national, difficile et préoccupant, les appels de cotisations ont été différés ainsi que la date de cette Assemblée Générale ; seul le site internet (apparemment peu visité, car aucun retour n'a été enregistré) a été mis à jour pour information de la situation ; un communiqué sur le bulletin municipal de Gruson a été rédigé ; l'association, invitée par la Mairie de Gruson a été présente à un forum des associations, lui aussi sans retour important (les contacts enregistrés dénotent une lassitude fataliste des riverains, toujours gênés, mais démotivés devant l'absence de considération manifeste des services de l'Etat et de la MEL depuis plus de dix ans).
- Nous avons régulièrement contacté la MEL, notre députée et nos maires par courrier et même obtenu une réunion avec notre députée, pour faire le point sur nos demandes récurrentes toujours en suspens principalement :
 - la réduction de vitesse des poids-lourds à 80 km/h
 - et une concertation effective concernant les questions techniques toujours en suspens, lors d'une réunion technique de fin d'opération de construction des murs anti-bruit, réunissant Pouvoirs Publics, Elus concernés et riverains, pour retour d'expérience et évaluation des résultats obtenus projetés à l'horizon 2030 comme promis formellement par l'Etat et la MEL en 2006.
- Dans les faits :
 - Nous avons obtenu une réponse négative catégorique à toutes nos demandes d'explication et de soutien adressées à la MEL malgré les engagements d'origine de ses Présidents : elle considère avoir rempli toutes ses obligations et nous renvoie vers l'Etat gestionnaire de l'A27 (Lettre du Vice-Président GERARD). A noter que les services techniques de la MEL agissent pour le compte de l'Etat concernant le PPBE et la surveillance acoustique des autoroutes autour de la métropole .
 - Par contre, une avancée positive a été constatée pour la première fois . Plusieurs articles sont parus dans la Voix du Nord concernant le prochain transfert des poids-lourds de l'A22 vers l'A27 dans le sens Belgique France suite à des négociations entre la MEL et ses partenaires belges. L'association a réagi auprès de la Préfecture, de la MEL et de la Voix du Nord pour faire connaître le point de vue des riverains de l'A27 complètement ignoré dans les premiers articles. Grâce à l'intervention de M. Le Maire de CHERENG et de notre Députée auprès de M. DARMANIN et de M. le Préfet, une réunion a été organisée en mairie de CHERENG , où étaient présents nos Maires : la décision de réduire la vitesse à 110 km/h pour les voitures et 80 km/h pour les poids lourds avec interdiction de doubler a été prise par M. le Préfet (annoncée dans la Voix du Nord), malgré la forte réticence systématique de principe de la DIR. Elle est effectivement mise en place depuis quelques semaines (mais seulement à titre expérimental provisoire). C'est une première victoire à consolider après de nombreuses années de refus systématique sans argumentation, malgré nos demandes récurrentes.
 - Par ailleurs, de nombreuses questions subsistent sur le PPBE (l'A27 n'est plus une zone à enjeux) et l'exploitation de l'observatoire du bruit mis en place par la MEL pour le compte de l'Etat en ce qui concerne le réseau autoroutier métropolitain (suivi de l'évolution du bruit et du trafic largement insatisfaisant). Nos questions récurrentes auprès de la MEL restent toujours sans réponse à ce jour, notamment suite à une observation déposée par l'association lors de l'enquête publique sur le PPBE 2020 voté par la MEL.
 - Pour mémoire, rappelons les nombreux articles parus sur la Voix du Nord concernant l'A27 : accidents mortels impliquant des poids lourds, épisodes de pollution la réduction de vitesse imposée par la Préfecture, bouchons et pollution de la Marque par les effluents non traités avec abattage d'arbres à Chereng .

III – Bilans financiers 2019 et 2020

Comptes d'exploitation 2019				Comptes d'exploitation 2020			
Recettes		Dépenses		Recettes		Dépenses	
Subventions	0,00	Fonctionnement	289,20	Subventions	0,00	Fonctionnement	173,53
Cotisations	155,00	Site Internet	26,22	Cotisations	0,00	Site Internet	28,66
Intérêts Livret Bleu	76,55	Assurances	162,14	Intérêts Livret Bleu	51,88	Assurances	161,68
		Résultat	-246,01			Résultat	-311,99
Total	231,55	Total	231,55	Total	51,88	Total	51,88

Evolution de la trésorerie 2019			Evolution de la trésorerie 2020		
Soldes	Au 31/12/2018	Au 31/12/2019	Soldes	Au 31/12/2019	Au 31/12/2020
Livret Bleu	10334,77	10111,32	Livret Bleu	10111,32	9863,20
Compte Courant	173,67	148,44	Compte Courant	148,44	73,91
Caisse	13,98	16,65	Caisse	16,65	27,31
Total	10522,42	10276,41	Total	10276,41	9964,42
	Variation	-246,01		Variation	-311,99



Budget prévisionnel 2020				Budget prévisionnel 2021			
Recettes		Dépenses		Recettes		Dépenses	
Subventions	0,00	Fonctionnement	300,00	Subventions	0,00	Fonctionnement	200,00
Cotisations	150,00	Site Internet	30,00	Cotisations	150,00	Site Internet	30,00
Intérêts Livret Bleu	75,00	Assurances	170,00	Intérêts Livret Bleu	50,00	Assurances	170,00
		Résultat	-275,00			Résultat	-200,00
Total	225,00	Total	225,00	Total	200,00	Total	200,00

IV – Débats

Pour la première fois depuis plusieurs années une possibilité de réduction des nuisances sonores et de la pollution créées par l'A27, en supplément de la réduction de vitesse obtenue, se présente suite à l'annonce par l'Etat d'envisager des mesures complémentaires pour améliorer le dispositif actuel, à l'occasion de l'augmentation du trafic poids lourds envisagé (environ 2500 PL supplémentaires par jour en provenance de la Belgique).

Notre restons toutefois inquiets suite à l'annonce, plusieurs fois reprise que la diminution de vitesse mise en place est temporaire et expérimentale, dans l'attente d'études ultérieures, d'ici fin 2021; ces études, apparemment engagées, doivent faire l'objet de concertation d'après les communiqués de l'Etat (pour l'instant avec seulement les élus). Nous regrettons, une fois de plus,

- que les riverains n'y soient pas associés, contrairement aux engagements formels d'origine de l'Etat,
- que les aspects techniques ne puissent pas être discutés publiquement,
- et que les résultats des études diligentées par les services de l'Etat argumentés soient toujours inaccessibles.

Pour preuve, entre autres, nous réclamons depuis plusieurs années une réunion contradictoire de fin d'opération concernant les murs anti-bruit réalisés pour retour d'expérience, utile, d'autant plus qu'il est envisagé, suite aux dernières annonces d'améliorer le dispositif existant.

Certes, l'association a toujours tenu compte des difficultés techniques, financières et économiques du problème. Néanmoins des pistes d'améliorations (analyse et régulation des trafics autour de la métropole, réduction de vitesse cohérente sur l'ensemble des autoroutes d'accès à la métropole, dispositifs anti-bruit améliorés) existent mais ne sont pas abordées en concertation pour évaluation et avant présentations aux décideurs. De plus des incohérences, des insuffisances, voire des erreurs manifestes, sauf argumentations non connues, posent question dans les dispositifs adoptés. L'effet des mesures prises ou à prendre, suite à des études ou des campagnes de mesure dont les résultats sont soit inconnus, soit insuffisamment probants, malgré nos demandes réitérées auprès de la MEL et de l'Etat, n'est pas suffisamment argumenté pour les élus et les citoyens concernés.

Des approches basées sur des documents techniques officiels sont possibles qui permettent d'espérer réduire les nuisances de 3 à 5 dB par la mise en place de plusieurs mesures, chacune insuffisante, mais cumulées prometteuses, par exemple :

- réduction de vitesse, en place sous réserve qu'elle soit pérenne et respectée par les usagers, particulièrement les poids lourds,
- revêtement enrobé silencieux (revêtement refait dont l'effet reste à démontrer),
- amélioration des murs-antibruit
 - augmentation de la hauteur (initialement prévue à 4m qui est recommandée dans la littérature pour masquer suffisamment les poids lourds, elle a été réalisée à 2,5 m)
 - couronnement en haut des murs anti-bruit ("casquette", cylindre,... pour réduire la diffraction du bruit) sachant qu'une faîtière a un effet équivalent à une augmentation de la hauteur du mur de 1,5m.
- Végétalisation des talus et terrains adjacents en conservant les bois existants à densifier

Toutes ces pistes restent à évaluer globalement en tenant compte des contraintes budgétaires et économiques

L'argument, régulièrement entendu, qu'une mesure, au demeurant peu coûteuse et peu contraignante, permettant une réduction du bruit de 2dB "seulement", donc "non perceptible", ne serait pas utile car "non pertinente", n'est pas acceptable, car cumulées, plusieurs "petites" mesures sont susceptibles d'améliorations sensibles et nettement perceptibles. Sur ce point, rappelons que la réduction de vitesse obtenue réduit le bruit de 2dB environ (sans compter la réduction de pollution atmosphérique probable et la réduction des dégâts en cas d'accident) pour une perte de temps de seulement 40 s environ sur le tronçon concerné de 8 km environ (manifestement négligeable sur le plan économique).

Une constatation très perceptible depuis quelques mois : le bruit particulièrement important et gênant entre 6h et 9h le matin en semaine qui dépasse largement celui constaté en journée, probablement lié au trafic prépondérant des poids lourds particulièrement bruyants et fort ressenti la nuit. Son niveau est probablement déjà supérieur au niveau garanti à l'horizon 2030.

Il est intéressant de signaler l'application disponible sur portables Android développée par le CNRS et IFFSTAR (organismes dont le sérieux et les compétences sont incontestables) avec le soutien de l'Europe et Geopal : il s'agit de NOISE CAPTURE, qui permet de mesurer les nuisances sonores facilement Certes pas suffisante pour une exploitation scientifique approfondie sur le plan contractuel, mais fort précieuse pour un suivi, régulier et facile, de l'évolution de l'environnement acoustique par tout un chacun sans compétence particulière ! Son utilisation en complément de l'observatoire du bruit géré par la MEL (difficile d'accès et ne concernant qu'un seul point géographique de mesure à proximité de l'autoroute A27) pourrait être fort utile, car elle permet d'accéder aux niveaux de bruit en tout point du territoire à tout moment. Fort bien faite, cette application est gratuite et les résultats peuvent être exploités par le CNRS en alimentant automatiquement une base de données exploitable ultérieurement ! Son utilisation a permis de confirmer que le bruit en fin de nuit dans les villages concernés est supérieur à celui en journée et que les niveaux maximum promis à l'horizon 2030 par l'Etat sont probablement déjà atteints, voire dépassés, particulièrement de nuit.



L'association, systématiquement écartée du suivi technique du dossier depuis plusieurs années, malgré ses demandes expresses d'information, réitère donc son souhait majeur d'une concertation avec les services techniques de l'Etat et de la MEL pour aborder de façon transparente et dans le détail les différents aspects techniques du problème permettant d'élaborer, en toute transparence, un dossier contradictoire, détaillé et rendu public, pour arbitrage, in fine, par les Pouvoirs Publics, dans le cadre des dispositifs d'assurance qualité présentés par l'Etat sur ses sites officiels.

V – Résolutions

- Quitus est donné au Président sur le rapport moral à l'unanimité des présents et représentés.
- Les comptes d'exploitation 2019 et 2020, la situation de trésorerie de l'Association et le budget prévisionnel 2021 sont votés à l'unanimité des présents et représentés
- Renouvellement des membres du Conseil d'Administration :
 - Pas de candidature au remplacement du Président qui souhaite trouver un successeur pour le remplacer après plus de 12 ans de mandature.
 - Bernard FOUCHER Président, Michel KREMER Vice-Président, Jean-François DESREUMAUX Secrétaire, sortants, et Danièle FOUCHER, trésorière sont reconduits dans leurs fonctions à l'unanimité des présents et représentés.
 - Sans nouvelles de François MOTTE depuis deux ans sa reconduction comme membre du Conseil d'Administration est suspendue dans l'attente de ses intentions en retour.
 - Pas de candidatures aux postes de membre du Conseil d'Administration vacants.
- L'association demande expressément que
 - la réduction de vitesse mise en place soit définitive et non pas expérimentale comme annoncé par l'Etat
 - la mise en place d'outils de contrôle permanents des vitesses pour verbalisation automatique suite aux infractions constatées, comme cela existe systématiquement pour les véhicules légers en beaucoup d'autres lieux ; l'utilisation de radars tronçons discriminants permettrait de contrôler également les poids lourds sur la totalité du parcours de l'A27, d'environ 10 km, dans les deux sens.
- Compte tenu de la situation évoquée dans les débats, l'association réexaminera la possibilité d'achat et d'exploitation de dispositifs abordables de mesures de bruit pour étalonner les portables utilisés avec l'application NOISE CAPTURE à promouvoir largement, comme le suggère le CNRS.
- L'association restera vigilante sur l'évolution de la situation sur l'A27, et réagira à chaque occasion sur les événements concernant son environnement, par courrier auprès des interlocuteurs Elus et Fonctionnaires impliqués, en mobilisant autant que faire se peut la presse malgré les difficultés rencontrées.
- L'association continuera à réclamer une réponse aux questions en suspens, listées dans le procès-verbal de l'Assemblée Générale de 2018 et réitérées en séance.
- L'association recontactera M. VERCROYSSSE, Maire de CAMPHIN en PEVELE qui l'a sollicité pour un rendez-vous pour faire le point dès que possible.
- 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 la MEL concernant l'A27 en leur possession (évolution et typologie du trafic, particulièrement des poids lourds, conséquences sur l'environnement, en particulier pollution atmosphérique et nuisances sonores, voire sécurité). Les informations accessibles sur les sites internet de l'Etat et de la MEL sont largement insuffisantes et très difficiles d'accès.
- En particulier l'association souhaite également participer, au minimum à titre d'information et avis, sinon de proposition, aux études d'amélioration du dispositif anti-bruit prévues par l'Etat suite à l'annonce du transfert des poids lourds de l'A22 sur l'A27 dans le sens Nord-Sud, dans le cadre de la concertation avec les riverains décidée par M. Le Préfet en 2006 concernant l'A27 et revendiquée officiellement plus généralement dans ce genre de dossier par la DREAL et la MEL sur leur site respectif.

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

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

Fait à Gruson le 15 décembre 2021