

**Compte rendu de l'Assemblée Générale Ordinaire
de l'Association TGV Grand Centre Auvergne
du 31 octobre 2014**

L'assemblée Générale de l'Association s'est ouverte à 14h, sous la présidence de Rémy POINTEREAU Sénateur du Cher.

Rémy POINTEREAU remercie tout d'abord Charles-Eric LEMAIGNEN, Président de l'Agglomération d'Orléans Val de Loire représentant Serge GROUARD, Député du Loiret, Maire d'Orléans d'accueillir l'association pour la tenue de son Assemblée Générale dans la salle des délibérations du Conseil Municipal. Il précise que le Maire d'Orléans va se joindre à la réunion vers 15h45.

Le **Président** rappelle la date de la dernière rencontre qui était l'Assemblée Générale du 4 octobre 2013 à Clermont-Ferrand.

Il donne ensuite la parole à Charles-Eric LEMAIGNEN, Président de l'Agglomération d'Orléans Val de Loire et à Marc ANDRIEUX, vice-président du Conseil Général du Loiret pour leur mot d'accueil.

Charles-Eric LEMAIGNEN présente à l'assemblée les excuses de Serge GROUARD et précise la volonté de la Ville et de l'Agglomération de faire avancer ce projet dans son scénario OUEST.

Marc ANDRIEU, présente les excuses du Sénateur du Loiret Eric DOLIGE, Président du Conseil Général du Loiret. Il conforte à nouveau le souhait du Département de voir le projet se réaliser dans son scénario OUEST.

Rémy POINTEREAU présente ensuite l'ordre du jour qui comporte l'examen des points suivants :

1. **L'approbation du compte rendu de l'AG du 4/10/13**
2. **La présentation du Rapport moral**
3. **La présentation du Rapport Financier**
(Bilan des comptes 2013 - Budget prévisionnel 2014)
4. **Le renouvellement des membres du Conseil d'Administration**
5. **La présentation du Rapport d'activité.**
Actions de l'association depuis la dernière Assemblée Générale
 - a/ Concernant la modernisation et l'électrification de la ligne Bourges/St-Amand-Montrond/Montluçon
 - b/ Concernant le POCL
6. **Les avancées et l'actualité du projet sur le choix du scénario**
Présentation par Jean-Jacques HENRY, chargé de mission de l'association, de la synthèse de la réunion du 1^{er} juillet 2014 sur la création de l'observatoire de la saturation et présentation d'une synthèse de la réunion de RFF du 8 juillet 2014 sur la restitution des études complémentaires et la concertation.

7. Le vote d'une motion confirmant le choix du scénario de l'association TGV Grand Centre Auvergne

8. Questions diverses et actions à mener

1/ Approbation du compte rendu de l'AG du 4 octobre 2013.

Tout d'abord, suite à la lecture du compte rendu de la précédente assemblée générale, le Président Rémy POINTEREAU demande aux membres de l'assemblée de faire part de leurs remarques et met aux voix le document.

Deux abstentions sont formulées, le compte rendu de l'AG du 4 octobre 2013 est approuvé.

Le Président invite ensuite les membres à prendre connaissance des comptes de l'Association.

2/ Présentation des comptes 2013 et du budget 2014.

Tout d'abord, le trésorier de l'Association **Bernard BARRAUX** présente le bilan des comptes de l'exercice 2013.

a. Résultat de l'exercice 2013

RECETTES	Montant	DEPENSES	Montant
Total des adhésions	50 130,00 €	Chargé de mission	25 399,32 €
Participation SNCF	57 000,00 €	Secrétariat	32 181,56 €
Produits financiers	798,28 €	Honoraires comptables	1 400,00 €
		Honoraires sociaux	831,22 €
		Cotisations sociales	12 964,37 €
		Loyer	3 901,38 €
		Charges locatives	687,95 €
		Fournitures de bureau	7 264,51 €
		Maintenance informatique	449,00 €
		Frais de timbres et téléphone	4 022,46 €
		EDF	165,38 €
		Frais de banque	41,89 €
		Assurance	401,80 €
		Campagne communication	14 258,93 €
		Frais divers (notes de frais, entretien du bureau,...)	1 826,78 €
		Impôts et taxes	1 027,41 €
		Dotations aux amortissements	903,14 €
		Résultat excédentaire	201,18 €
TOTAL DES RECETTES	107 928,28 €	TOTAL DES DEPENSES	107 928,28 €

Il explique que :

1/ Les recettes proviennent essentiellement des cotisations des adhérents pour un montant de 50 130 € (pour rappel en 2012 : 33 321,20 €) et de la subvention accordée par la SNCF équivalente à 2013 d'un montant de 57 000 euros.

2/ Les dépenses principales sont celles des salaires du chargé de mission à hauteur de 25 399,32 € (pour rappel en 2012 s'élevait à 19 874,68 €) et celles des salaires du secrétariat à hauteur de 32 181,56 € quasi équivalente à 2012. Les charges sociales s'élèvent à 12 964,37€ à comparer aux charges de 2012 qui s'élevaient à 13 595,89 €, euros.

Ensuite, il indique que les dépenses suivantes indiquées sur le tableau sont liées aux frais de bureau (ramettes, impression, enveloppes), ainsi qu'aux frais de timbres occasionnés par l'organisation des assemblées générales et l'envoi de documents divers aux adhérents et aux frais liés aux réunions (participation à la location de salle et aux frais de réception, prise en charge des frais de certains intervenants).

Enfin, concernant la campagne de communication, il précise que toutes les collectivités ont participé à cette grande campagne et que la plupart ont effectué leur versement directement au prestataire : le groupe de presse CENTRE France.

Il précise que l'association a participé à cette campagne à hauteur de 5.000 € ; que le montant de 14 258,93 € indiqué, inclut la participation de certaines collectivités qui ont adressé leur participation directement à l'association. L'association s'est donc ensuite chargée de les restituer directement au prestataire.

Toutefois, Le résultat est excédentaire de **201,18 €** et le trésorier en conclut que le bilan est parfaitement équilibré. Il propose d'affecter l'excédent au fonds de réserve.

Rémy POINTEREAU demande à l'assemblée de se prononcer sur la gestion de l'exercice 2013.

Aucune question ni objection, ni abstention n'intervenant, les comptes sont approuvés à l'unanimité.

b. Budget prévisionnel pour l'année 2014.

Bernard BARRAUX présente ensuite le budget prévisionnel pour l'année 2014 :

RECETTES	Montant	DEPENSES	Montant
Cotisations des adhérents	30 000,00 €	Chargé de mission	25 500,00 €
Participation SNCF	57 000,00 €	Secrétariat	32 500,00 €
Don du Comité pour les liaisons routières autoroutières reliant l'A5 et l'A26 de Troyes à Bourges en direction du Centre de la France	15 000,00 €	Honoraires comptables	1 425,00 €
		Honoraires sociaux	900,00 €
		Cotisations sociales	13 500,00 €
		Loyer	4 500,00 €
		Fournitures de bureau	5 000,00 €
		Frais d'imprimerie	2 500,00 €
		Maintenance informatique	500,00 €
		Frais de timbres, téléphone et internet	4 500,00 €
		Communication, organisation de réunions	5 700,00 €
		EDF	200,00 €
		Frais de banque	45,00 €
		Assurance	430,00 €
		Impôts et taxe	1 300,00 €
		Frais divers (notes de frais, entretien bureau,...)	3 500,00 €
TOTAL DES RECETTES	102 000,00 €	TOTAL DES DEPENSES	102 000,00 €

Il résume en précisant que le projet de budget 2014 repose essentiellement sur les mêmes valeurs et les mêmes évaluations grâce aux dons du Comité de liaison qui viendra compenser la baisse du montant des adhésions. Ce budget se présente donc en équilibre.

Le Président donne quelques précisions sur le don effectué et remercie le Comité pour les liaisons routière autoroutières d'en avoir fait bénéficier l'association.

Mis aux voix par le Président, le projet de budget est adopté à l'unanimité.

Le Président remercie le trésorier pour la présentation des comptes 2013 et du budget 2014. Il le remercie pour son travail le long de toutes ces années et signale à l'assemblée la vacance à ce poste qui va être proposée lors de l'élection au bureau en fin d'AG. Enfin, il remercie également la SNCF, toutes les collectivités, et tous les adhérents qui permettent à l'association de réaliser toutes ces actions en faveur du projet.

Il propose alors d'aborder le point suivant de l'ordre du jour.

3/ La composition du Bureau et du Conseil d'Administration (depuis mars 2014)

Le Président rappelle la proposition, approuvée en AG du 4 octobre 2013, de prolonger le mandat des membres du Conseil d'Administration et du Bureau jusqu'au deuxième semestre 2014.

Il propose de présenter la liste actuelle du Conseil d'Administration avec les membres renouvelés lors des municipales, ceux qui souhaitent continuer leur mandat et ceux qui souhaitent arrêter.

Il précise ensuite les changements liés aux élections municipales de mars 2014, et présente les nouveaux représentants des collectivités :

Pour la Ville de Clermont Ferrand : Olivier BIANCHI

Pour la Ville de Bourges : Pascal BLANC

Pour la Communauté d'agglomération de Nevers : Denis THURIOT

Pour la Communauté d'agglomération castelroussine : Gil AVEROUS

Pour la Communauté d'agglomération de Bourges Plus : Pascal BLANC

Il rappelle que Conseil d'Administration se compose de 3 collèges :

Collège 1 : les collectivités et acteurs socio-économiques,

Collège 2 : les élus

Collège 3 : les particuliers et associations

Il présente le collège 1 composé de 30 membres représentant les collectivités et acteurs socio-économiques :

Le Conseil Régional du Centre, représenté par François BONNEAU (Président)

Le CESER du Centre, représenté par Xavier BEULIN (Président)

Le CESR d'Auvergne, dont le nouveau Président ne souhaite pas renouveler l'adhésion

La CRCI d'Auvergne, représentée par Bernard SCHOUMACHER (Président)

La CRCI du Centre, représentée par Nicolas CHILOFF (Président)

Le Conseil Général de l'Allier, représenté par Jean Paul DUFREGNE (Président)

Le Conseil Général du Cher, représenté par Jean-Pierre SAULNIER (Président)

Le Conseil Général de l'Indre, représenté par Louis PINTON (Président)

Le Conseil Général du Loiret, représenté par Eric DOLIGE (Président)

Le Conseil Général du Loir et Cher, représenté par Maurice LEROY (Président)
Le Conseil Général de la Nièvre, représenté par Patrice JOLY (Président)
Le Conseil Général du Rhône, représenté par Danielle CHUZEVILLE (Présidente)
La Communauté d'agglomération de Bourges Plus, représentée par Pascal BLANC (Président)
La Communauté d'agglomération Castelroussine, représenté par Gil AVEROUS (Président)
L'Agglomération d'Orléans Val de Loire, représenté par Charles-Eric LEMAIGNEN (Président)
La Communauté d'agglomération de Nevers, représenté par Denis THURIOT (Président)
L'Agglomération de Montluçon, représenté par Daniel DUGLERY (Président)
La Ville de Bourges, représentée par Pascal BLANC (Maire)
La Ville de Clermont Ferrand, représentée par Olivier BIANCHI (Maire)
L'Agglomération de Moulins, représentée par Pierre André PERISSOL (Maire)
La Ville d'Orléans, représentée par Serge GROUARD (Maire)
La Ville de Vichy, représentée par Claude MALHURET (Maire)
La CCI du Cher, représentée par Alain BRUNAUD (Président)
La CCI de l'Indre, représentée par Mme Paulette PICARD (Présidente)
La CCI de Montluçon, représentée par Jean-Pierre LHOSPITALIER (Président)
La CCI de Moulins Vichy, représentée par Jean-Michel CHAVAROCLETTE (Président)
La Chambre d'Agriculture du Cher, représentée par Etienne GANGNERON (Président)
La Commune de la Châtre, représentée par Nicolas FORISSIER (Maire)
La Commune de Vierzon, représentée par Nicolas SANSU (Maire)
La Communauté de Communes Vals de Cher et d'Arnon, représentée par Rémy POINTEREAU (Président)

Il précise que Michel DOLY, n'étant plus Président du CESER Auvergne, il est candidat titulaire sortant, que le CESER ne souhaite pas renouveler leur adhésion et qu'une candidature a été déposée :

La Commune de Bretagne (36) : Mr Hugues FOUCAULT (Maire)

Puis le Président présente le collège 2, composé de 10 membres représentant les élus à titre individuel :

Bernard BARRAUX, Sénateur-maire honoraire de l'Allier
Jean-Pierre BRENAS, Conseiller Municipal de Clermont-Ferrand
Charles Antoine DE VIBRAYE, Conseiller Municipal, Gérant de Cheverny, Président de l'Association PBL
Marianne DUBOIS, Députée du Loiret
Louis GISCARD D'ESTAING, Maire de Chamalières
Brice HORTEFEUX, Conseiller Régional Auvergne, ancien Ministre de l'intérieur
Jean-Marc JUILHARD, Sénateur du Puy de Dôme
Bernard LESTERLIN, Député de l'Allier
Denis THURIOT, Maire de Nevers
Jean-Claude SANDRIER, Président de la Communauté de Communes Vierzon Sologne Berry

Il précise que BERNARD BARRAUX ne souhaite pas renouveler son mandat et que deux candidatures ont été déposées :

*Jean-Jacques KEGELART, Conseiller Municipal de Montluçon
Michel BREFFY, Conseiller Général de Fleury Les Aubrais*

Enfin, le Président présente le collège 3 représentant les particuliers et associations :

L'Association Bourges TGV, représentée par Philippe BENSAC (Président)

La Confédération Générale PME du Cher, représentée par Emmanuel DERRIEN (Président)

Dr Dominique ENGALENC (ORL), représentant les particuliers

L'Association FCE délégation du Cher, représentée par Ghislaine MAURY LECOMTE (Présidente)

L'Association TGV Berry Limousin Pyrénées, représentée par Didier THILLET (Président)

Il précise que Mme MAURY LECOMTE ne donne pas suite au renouvellement de son mandat et qu'une candidature a été déposée :

Philippe BEL, particulier

(également vice-président Conseil de Développement de l'agglomération d'Orléans)

Le Président Rémy POINTEREAU demande aux membres de l'assemblée de faire part de leurs remarques éventuelles suite à la lecture de la composition des membres du Conseil d'Administration et des candidatures.

Mis aux voix, ne recevant ni opposition ni abstention, le nouveau Conseil d'Administration est adopté à l'unanimité avec comme nouveau membre entrant au collège 2 : Jean-Jacques KEGELART, Conseiller Municipal de Montluçon en lieu et place de Bernard BARRAUX et au collège 3 : Monsieur Philippe BEL en lieu et place de Mme Ghislaine MAURY LECOMTE.

Il propose alors d'aborder le point suivant à l'ordre du jour : le rapport moral.

Le Président présente son rapport moral :

« L'association TGV Grand Centre Auvergne, créée le 15 décembre 2007 regroupe actuellement dans un esprit pluraliste plus de 460 membres, dont 88 élus, 34 parlementaires, 3 Régions, 10 Conseils Généraux, 130 collectivités, 18 chambres consulaires, 90 entreprises, 87 particuliers.

*Depuis notre dernière assemblée générale, nous avons continué à unir nos efforts **et avons mené beaucoup d'actions de façon très dynamique**, dans un esprit d'ouverture afin de mener à terme le projet de réalisation de la ligne à grande vitesse POCL qui desservira comme vous le savez les territoires des Régions Ile de France, Centre, Bourgogne, Auvergne, Rhône Alpes, poursuivant nos actions depuis maintenant plus de 7 ans.*

*Rappelons qu'avant 2007, ce projet n'existait pas et que sur la base de l'idée émise par **Michel LEBOEUF, ancien Directeur des grands projets à la SNCF et grâce à la pugnacité des membres de l'association**, il est devenu incontournable et a été validé dans ses objectifs et ses fonctionnalités par la Commission Mobilité 21, en juin 2013, confortant ainsi l'utilité et le travail de mobilisation de l'association, **même si nous regrettons l'allongement des délais de sa réalisation.***

Nous avons donc eu raison d'y croire encore et toujours. Nous avons certes obtenu satisfaction sur la faisabilité du projet, mais nous devons maintenant rester unis pour faire encore entendre la voix des élus des territoires et agir pour raccourcir les délais de réalisation de notre ligne, mais surtout faire le choix du scénario qui a été validé à plusieurs reprises par l'Association.

Notre association est restée toujours active et pour preuve encore aujourd'hui, cette assemblée nombreuse et mobilisée.

Ce projet fédérateur, très attendu par la population de ces territoires a été porté par de nombreux acteurs institutionnels et économiques qui ont réussi à **faire abstraction de leurs intérêts particuliers et de leurs clivages politiques pour convenir d'un aménagement du territoire équilibré.**

Malgré cela, après un an et demi d'études complémentaires et de concertation autour du projet de LGV POCL, phase qui a permis d'approfondir les trois thématiques retenues pour cette phase de concertation : desserte, insertion environnementale, et faisabilité économique et financière ; Réseau Ferré de France n'a pas tenu compte de notre travail. Le 8 Juillet 2014, lors de sa réunion de synthèse, RFF a présenté des perspectives discriminantes pour le scénario OUEST qui favorisent le scénario Médian, rejeté par l'ensemble des collectivités des territoires concernés.

Il nous faut donc rester vigilant et surtout unis car nous arrivons à une étape importante du projet qui décidera de l'avenir de nos territoires.

Le choix du scénario va être **notre 1^{er} combat et notre priorité dans l'immédiat** en rappelant qu'un large consensus, **s'est fait autour du scénario « OUEST amélioré »** qui assure la meilleure desserte, les meilleures fonctionnalités avec les villes et territoires traversés ; sans désavantager ni Nevers, Moulins, ou Roanne avec qui nous avons travaillé et constaté que tracé OUEST desservait ces villes au même titre que le Médian. Nous avons par ailleurs décidé de retenir l'option Roanne contre celle de Mâcon en échange d'un soutien de Roanne pour le tracé Ouest.

Ce tracé permet à chaque territoire d'y trouver son intérêt tout en permettant d'atteindre les objectifs généraux sur lesquels il est fondé.

Aussi, je vous proposerai tout à l'heure de voter une motion, approuvée lors du Conseil d'Administration du 11 juillet 2014, confirmant le choix des adhérents via l'association en faveur du scénario OUEST, choisi démocratiquement depuis maintenant 4 ans.

En effet, même si le 6 octobre dernier, nous nous sommes à nouveau mobilisés pour faire entendre le choix des élus auprès du Préfet coordinateur, Préfet de Région Auvergne, qui avait souhaité organiser une étape de concertation spécifique en région Centre, avec le Préfet de Région Centre, notre action de mobilisation doit persévérer.

En effet, nous avons souhaité qu'une étude comparative entre les 2 scénarios Ouest et Médian reprenne plusieurs critères objectifs.

Quel que soit le scénario, il y aura des difficultés environnementales, touristiques, agricoles, financières pour le réaliser. C'est évident.

Cependant, nous pensons que les études complémentaires effectuées par RFF n'ont pas apporté d'éléments nouveaux probants de nature à faire évoluer notre position, aussi, compte tenu de l'intérêt majeur et vital de ce projet fédérateur, attendu par 17 millions d'habitants, / **nous pensons que le critère relatif à l'aménagement du territoire visant à réduire la fracture territoriale n'a pas été suffisamment pris en considération, notamment :**

- dans les possibilités qu'offrent le scénario OUEST d'exploiter un **jumelage d'infrastructure** en Région Centre, même sur une petite partie du tracé retenu, en empruntant un corridor déjà existant (A71, D2020, jumelage de la RN 20 au sud de Salbris, / les 30 km linéaire de l'aérotrain au nord d'Orléans, / voie ferrée POLT, / D2076, ex.RN76).
- dans la création d'un **pretium doloris** des territoires vierges impactés que RFF ne sait pas estimer. / Et cela, malgré les contre-expertises présentées confortant à la fois la possibilité de traverser une zone Natura2000, mais également la sur-considération de délaissés, qui, devenant inaccessibles à l'homme, permettent à nouveau la re-génération d'espèces en voie de disparition, et une compensation environnementale qui n'altère pas davantage les terres agricoles et viticoles. Il est difficile de comprendre qu'une saignée effectuée sur un territoire vierge soit moins pénalisante et impactante sur le plan environnemental que d'utiliser un corridor existant, même traversé par une zone Natura 2000.
- dans la prise en compte de l'impact acoustique sur les habitations en Région Centre, plus étendu en zone agricoles, qu'en zones boisées assurant un écran sonore naturel,
- dans l'évaluation du calcul de la surface des terres agricoles et viticoles impactées (en constante diminution en France) et de ses conséquences sur la politique agricole nationale, jamais chiffré précisément par RFF malgré nos demandes, **le tracé Médian** est plus gourmand en emprise foncière : car il consommerait **1.400 ha** par fuseau de 100m alors que le tracé Ouest n'en consommerait que **900 ha**.
- dans l'étude de la topographie des territoires traversés par le scénario Médian qui sous-qualifie la typologie très irrégulière des territoires en Sancerrois et dans le Pays Fort, ce qui de fait augmentera le coût des travaux d'infrastructure dans cette zone de passage.

En effet, à l'heure où la loi d'avenir pour l'agriculture a prévu de limiter, réglementer et protéger l'emprise des terres agricoles, pour préserver l'approvisionnement agro-alimentaire et au regard de la disparition de l'équivalent de la surface d'un département français tous les 7 ans, il est important de se poser les bonnes questions :

- est-il plus impactant d'utiliser un corridor existant, où déjà des saignées ont été effectuées, et où la biodiversité s'est régénérée ?
- ou bien est-il plus pénalisant de traverser un territoire vierge, par une saignée nouvelle sur des surfaces de terres agricoles et viticoles ?

Certes, RFF nous a toujours affirmé qu'il était impossible de traverser la Sologne, privilégiant ainsi le scénario Médian. Or, il s'avère que la contre-expertise demandée par l'association conclut en la possibilité de traverser cette région dans le corridor existant avec cependant quelques difficultés entre Salbris et Vierzon. / Difficultés qui doivent pouvoir trouver des solutions sans dépasser l'axe ferroviaire et la D2020 (ex.RN20).

Aussi, nous devons faire bloc derrière le scénario Ouest car **la « démocratie directe » qui a dominé ces dernières années, a abouti à un projet unique** défendu par la majorité des territoires.

Après avoir été consulté en Région Centre, les élus de toutes les Régions seront consultés en Novembre par le Préfet Coordinateur, Préfet de Région Auvergne, ensuite, **le choix du scénario sera proposé** au Comité de Pilotage **par RFF** ou seules **les Régions concernées** siègent.

La question est de savoir si les co-financeurs, / c'est-à-dire les Régions, se positionneront pour ou contre un tracé ayant recueilli l'accord majoritaire des élus de leur territoire respectif.

Ensuite, le choix du scénario retenu par le COPIL sera présenté au Gouvernement et au Ministre concerné.

Une fois le scénario retenu, **notre deuxième combat sera de conduire des actions pour raccourcir les délais de la réalisation du projet** et de faire accélérer les études et continuer à préparer l'architecture du réseau ferroviaire de demain.

Pour répondre à la priorité de l'entretien et de la modernisation du réseau existant, retenue par le Gouvernement suite aux conclusions du rapport de la Commission Mobilité 21, nous avons profité du temps imposé en fin d'année 2013 et en début d'année 2014 pour commencer des actions en faveur de la modernisation des lignes existantes complémentaires à la ligne POCL : le Paris/Orléans/Limoges/Toulouse, et l'électrification de Bourges/St-Amand-Montrond/Montluçon.

Ainsi, sera construit le réseau de demain afin d'assurer à la fois des dessertes fines sur nos territoires et une interconnexion efficace au réseau à grande vitesse.

En ce qui concerne la ligne **Bourges/St-Amand-Montrond/Montluçon** : après la création du premier Comité d'actions en faveur de l'électrification de la ligne, nous avons fait estimer le montant des travaux par la Direction Régionale de RFF début 2014, afin de faire inscrire au prochain CPER des premiers travaux de modernisation de cette ligne. En effet, **Montluçon : 2^{ème} ville de la Région Auvergne en nombre d'habitants n'est toujours pas reliée correctement au réseau ferroviaire régional et national.**

Parallèlement, nous avons soutenu l'action de l'Association Urgence Ligne POLT pour la mise en œuvre du schéma directeur de cette ligne.

La promesse du gouvernement de créer un Comité de Pilotage de la ligne, de procéder au renouvellement des matériels roulants, en accélérant les travaux de modernisation des infrastructures tout en maintenant les dessertes actuelles se font pour l'instant attendre. Aussi nous nous joignons à la réaction unanime de l'association pour faire accélérer les promesses du gouvernement.

Plus largement, un schéma directeur national pour la modernisation des infrastructures, du matériel roulant et des dessertes élaboré conjointement avec les acteurs des régions et des départements concernés va permettre d'améliorer les conditions de déplacements quotidiens des usagers, tout en restant dans la ligne directrice de la politique de transports des TET et TER.

Enfin, **la « croissance »**, thème cher au Président de la République, nécessite de passer par des investissements d'infrastructures au bénéfice des territoires qui attendent des moyens modernes pour se développer et notre projet en fait partie.

C'est pourquoi, il nous faudra rester très actifs et relancer la mobilisation de tous, pour faire avancer notre projet qui possède de nombreux atouts mais peut également subir des freins à sa réalisation rapide.

Les freins à sa réalisation, qui apparaissent sont pour l'essentiel :

- Le retour des clivages politiques, les divisions sur le tracé qui sera retenu,
- Les contradictions lourdes sur l'environnement et les bilans économiques présentés,
- Une lassitude des élus de terrain devant le report des délais de réalisation,
- Des études qui traineraient en longueur,
- La mise en place des financements,
- Une longue reconnaissance de la saturation de la ligne existante Paris-Lyon, due à l'exclusion des lignes hors périmètre national qui pourtant augmente la saturation des nœuds ferroviaires (ex : non prise en compte des lignes européennes : le Lyon/Turin),
- La concurrence d'autres projets (Barreau Limoges/Poitiers).

Concernant les opportunités :

L'association se félicite de la décision du Gouvernement d'avoir mis en place la création de l'observatoire de la saturation. C'est une chance pour POCL, car nous sommes persuadés que l'horizon de saturation de la LN1 est plus proche que ne le disent certains.

C'est pourquoi l'association a demandé de pouvoir y siéger et notre demande a été satisfaite, lors de la tenue de la première réunion de l'Observatoire, le 1^{er} juillet 2014.

Nous attendons donc beaucoup de cet observatoire de la saturation pour faire avancer le projet en fonction de l'échéance de la saturation.

Par ailleurs, même si le rapport de la Cour des Comptes dénonce une gestion du réseau des LGV très critique, notamment concernant la réalisation du barreau Limoges Poitiers, et des objectifs de rentabilité non atteints par l'ensemble des lignes TGV, seule la ligne Paris-Lyon reste rentable.

Aussi, dans les prochains mois, nous devons nous mobiliser et continuer à être animés par un esprit renouvelé de CONSENSUS et d'UNION. Il nous faut montrer encore plus que l'année passée, notre UNION SACREE autour du projet et plus particulièrement autour du tracé OUEST, qui apporte la meilleure réponse aux objectifs de fonctionnalités globaux du projet.

Pour conclure, je puis vous faire part de ma confiance en l'avenir de ce projet car il est à la fois fédérateur et a réussi à créer autour de lui une unité politique que peu de projets similaires ont réussi à mettre en œuvre.

Je suis confiant parce que je crois en l'intelligence collective, au service de l'intérêt général pour nos territoires. Je crois à ce projet qui est certainement le meilleur de tous les projets LGV sur les plans économique, écologique et d'équilibre des territoires. Je ne peux pas imaginer qu'il n'y ait pas de volonté politique pour continuer à le réaliser.

Le combat n'est donc pas terminé. Nous devons continuer à faire avancer notre projet et à nous mobiliser ! C'est le message que je veux aujourd'hui vous lancer. »

Le Président remercie l'assemblée de son attention et met au vote le rapport moral. Sans opposition ni abstention, le rapport moral est adopté.

Le Président propose d'aborder les points statutaires suivant de l'ordre du jour de l'assemblée générale.

Il demande à Nicolas FORISSIER, Maire de la Châtre et secrétaire de l'association de présenter les actions de l'association depuis la dernière assemblée générale.

4/ Présentation des actions de l'association depuis la dernière assemblée générale.

Nicolas FORISSIER présente un bref historique des actions de l'association qui se décompose en deux points :

- la modernisation et l'électrification de la ligne Bourges/St-Amand-Montrond/Montluçon
- le projet POCL

Concernant ce 1^{er} point, il rappelle que l'association TGV GCA, dans le cadre du projet POCL, demande depuis plusieurs années que soient réalisés des travaux de modernisation et d'électrification des voies de la ligne Bourges/Saint-Amand-Montrond/Montluçon, préalable et indispensable à l'arrivée de la LGV POCL.

Concernant la modernisation et l'électrification de cette ligne, il cite les 3 grandes actions menées :

- la création du 1^{er} Comité d'actions pour la ligne,
- la demande d'inscription aux CPER 2014-2020 des Régions Centre et Auvergne
- le chiffrage des travaux indiqué par RFF,

Pour ce qui est de la création du 1^{er} Comité d'actions pour la ligne, il précise qu'en :

Jun 2013 : suite au rapport de la Commission Mobilité 21, préconisant de reporter la LGV POCL après 2030, et en attendant des avancées dans le projet POCL, l'Association décide de se concentrer sur l'amélioration du réseau existant complémentaire et préparatoire à l'arrivée de la LGV POCL, et notamment la ligne Bourges/Saint-Amand-Montrond/Montluçon.

Octobre 2013 :

Afin de préparer la création du 1^{er} comité, l'Association a envoyé une proposition de délibération aux collectivités concernées par la ligne pour que soit prise en compte dans les prochains CPER, la réalisation de travaux de modernisation et d'électrification de la ligne.

Il indique que les retours se comptent comme suit : 66 délibérations sur 161 collectivités sollicitées dans le Cher, et 34 délibérations sur 95 collectivités sollicitées dans l'Allier.

En Décembre 2013 : lors de la tenue du 1^{er} Comité en faveur de la modernisation et l'électrification de la ligne Bourges/Saint-Amand-Montrond/Montluçon, une motion est votée à l'unanimité par les participants demandant :

- la pérennisation de la qualification de la ligne Bourges/Saint-Amand-Montrond/Montluçon comme ligne classée Trains d'Equilibre du Territoire (terme de la convention AOT au 31/12/2014) qui lui garantira de bénéficier des nouvelles rames bi-mode (électrique-diesel) à court terme.

➤ l'inscription des travaux de modernisation et d'électrification la ligne Bourges/Saint-Amand-Montrond/Montluçon dans les prochains CPER 2014-2020

Fin décembre 2013, la motion votée lors du 1^{er} Comité est envoyée au Président de la République, aux membres du gouvernement, aux Préfets de Région et de Départements, aux Présidents de Régions et de Départements, et aux responsables des infrastructures.

En Février 2014, afin de compléter la demande de prise en compte de la ligne dans les CPER, une rencontre a été organisée avec RFF qui fournit alors une indication chiffrée des travaux évalués :

- pour les études visant à améliorer les performances de la ligne (fluidité des circulations, vitesse) à environ 0,5 millions d'euros.
- Auquel s'ajoute la nécessité d'investir environ 5 millions d'euros pour améliorer les performances de la ligne à court terme (travaux sur signalisations et amélioration des voies)

En avril 2014, de nouveaux courriers à destination des membres du gouvernement, des Régions, Départements et responsables d'infrastructures apportant ces précisions afin de compléter la demande d'inscription des réseaux secondaires aux prochains CPER.

Concernant le 2nd point relatif aux actions de l'association dans le cadre du projet POCL, Nicolas FORISSIER rappelle que :

Le 4 Octobre 2013 se tient l'Assemblée Générale de l'Association à Clermont-Ferrand.

Pour rappel, ont été présentés :

- une étude comparative des principaux projets de LGV, commandée au Cabinet TRAFALGARE,
- un bilan de la campagne de communication, de la mobilisation en ligne, de la campagne de délibération en faveur du projet,
- un point sur les études complémentaires et la concertation par Monsieur Didier ROBLES, Directeur du Projet LGV POCL – RFF,
- un point sur les expertises demandées à Madame GOFFI, Garante de la concertation,
- une présentation de la Décision de la Commission Mobilité 21,
- une édition d'un tirage spécial LGV POCL pour faire un point sur l'actualité du projet et les enjeux du choix d'un scénario.

Le 21 Novembre 2013, le Ministre des Transports nomme le nouveau Préfet coordinateur et définit les objectifs de sa mission afin de mettre en place l'étape suivante du projet, à savoir les études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Le 5 Février 2014, Rémy POINTEREAU pose une question orale au Gouvernement sur le calendrier du POCL afin de connaître la date de la synthèse des études complémentaires et le calendrier de la mise en place de l'observatoire de la saturation.

Le 25 Mars 2014, un entretien a lieu avec le Ministre du Redressement Productif pour discuter de la modernisation du réseau complémentaire au POCL.

En Avril 2014, un courrier est envoyé aux membres du Gouvernement, aux Présidents des Régions, Départements et responsables d'infrastructures pour faire inscrire au CPER le réseau secondaire et notamment les travaux sur la ligne Bourges/St-Amand-Montrond/Montluçon.

Le 1^{er} Juillet 2014 se tient la première réunion de présentation de l'observatoire de la saturation de la ligne Paris/Lyon.

Le 8 juillet 2014, RFF présente sa synthèse de la concertation.

Le 11 juillet 2014, l'association tient son Conseil d'Administration à Bourges et vote une motion confirmant la position en faveur du scénario OUEST, seul scénario assurant un aménagement équilibré des territoires. La motion est envoyée aux membres du Gouvernement, et responsables des infrastructures.

Le 1er septembre 2014, la motion est également envoyée à toutes les collectivités pour la présenter et la voter dans leurs instances respectives

Le 29 septembre 2014 : un avis sur la synthèse de RFF est rédigé et envoyé au Président Jacques RAPOPORT, au Préfet Coordinateur et à la garante. L'association TGV GCA sollicite les collectivités pour qu'elles rédigent également leur avis et le transmettent.

Le 6 octobre 2014 : une réunion s'est tenue en Région Centre sur invitation du Préfet Coordinateur. L'association TGV, les parlementaires, les élus, les chambres et acteurs de la Région Centre se retrouvent en Préfecture de Région pour y débattre du choix du scénario et faire entendre leur avis.

Le 16 octobre 2014 : une réunion s'est tenue à PITHIVIERS sur invitation du Député Marianne DUBOIS, pour informer les élus et acteurs locaux sur le projet.

Enfin aujourd'hui le 31 octobre 2014 : nous nous retrouvons pour l'Assemblée Générale de l'Association à Orléans.

Rémy POINTEREAU remercie Nicolas FORISSIER pour sa synthèse. Il précise que l'année écoulée a permis de se mobiliser sur les lignes existantes complémentaires au réseau des LGV. Il remercie les acteurs qui se sont investis tout au long de l'année sur la ligne Bourges/Saint-Amand-Montrond/Montluçon et ceux qui se sont mobilisés autour de Jean-Claude SANDRIER, Président de l'association Urgence/ligne POLT. Il réaffirme l'urgence de travaux de modernisation de ces lignes.

Enfin, il indique qu'à cette heure, malgré les rencontres transversales et les sollicitations visant à l'inscription de travaux sur ces lignes dans les prochains CPER, aucune certitude n'a été donnée par le Gouvernement ou par le Préfet de Région.

Par ailleurs, alors que le rapport de la cour des comptes présente une vision très comptable des LGV et dénonce une gestion tout TGV qui ne correspond plus aux capacités de financement de l'Etat, cette dernière n'apporte pas de vision d'aménagement du territoire et ne tient pas compte des réalités auxquelles sont confrontées les collectivités.

Rémy POINTEREAU propose alors à l'assemblée d'engager les discussions en attendant d'aborder le point suivant à l'ordre du jour.

Michel MONNET, Vice-président de la Commission Mobilité et Transport représentant Denis THURIOT, Président de l'Agglomération de NEVERS, souhaite faire part du courrier de son Président, Maire de NEVERS : Denis THURIOT (cf courrier dans son intégralité en annexe).

Le Maire de Nevers à travers son courrier présente ses excuses pour son absence à l'Assemblée Générale. Par ailleurs, il remercie les élus de la Nièvre de le représenter à cette réunion. Puis il précise dans son courrier que la Ville et l'Agglomération de NEVERS se sont engagées à soutenir le projet POCL et viennent confirmer aujourd'hui leur soutien au tracé Médián. Ce choix répond selon lui aux meilleures fonctionnalités attendues. Enfin, le Maire de Nevers et Président de l'Agglomération présente le renouvellement de sa candidature au poste de vice-président du bureau de l'association. Il présente sa volonté de défendre le projet dans un contexte économique tendu et précise les arguments en faveur du scénario Médián.

Bernard MARTIN, Vice-Président du Conseil Général de la Nièvre présente les excuses de son Président qui l'a chargé de donner la position du Conseil Général votée le 20 octobre 2014 en faveur du scénario Médián. Il précise toutefois, que le Conseil Général considère le tracé Ouest comme une réponse acceptable.

Rémy POINTEREAU remercie les intervenants et précise qu'il va rencontrer les Présidents de ces Départements dans les jours qui viennent. Il remercie la position ouverte du Conseil Général et exprime ses regrets face à l'attitude du nouveau Maire de Nevers qui rompt le consensus établi précédemment sans consultation et concertation avec les acteurs de l'association. Il dénonce la non-objectivité de RFF et invite les nouveaux élus à une visite de terrain.

Il rappelle les fonctionnalités qui engendrent des économies non négligeables pour le projet et qui ne sont pas mis en avant par RFF, notamment :

- la mutualisation des voies nouvelles entre POCL et RER ligne C au sud de Paris, qui permettrait une économie de 1,5 milliard d'euros
- l'amélioration de la desserte de Limoges par la ligne POCL qui permettrait une économie de 2 milliards d'euros et augmenterait la rentabilité de la LGV par le report des voyageurs issus du POLT (via Châteauroux), en supprimant le projet de barreau Poitiers/Limoges (ligne décrite comme le prototype du projet inutile et déclarée comme intégrant des priorités purement locales par le rapport de la Cour des Comptes rendu le jeudi 23 octobre 2014, et par la FNAUT de façon récurrente)
- la réalisation d'un seul barreau entre Dijon et la LGV existante Paris/Lyon (plutôt que deux barreaux Dijon/Paris et Dijon/Lyon, envisagé pour la désaturation de la ligne) grâce à la réalisation de POCL, permettant à la fois la désaturation de la ligne et l'économie de 6 milliards d'euros.

Il rappelle quelques anecdotes historiques comme celle du choix de la gare de triage par Vierzon au milieu du XIXème siècle et qui n'est pas sans conséquences pour Bourges encore aujourd'hui.

Denis GAMARD, représentant François PATRIAT, Président du Conseil Régional de Bourgogne souhaite transmettre également la position du Conseil Régional de Bourgogne. Celle-ci est en faveur du scénario Médián, votée en octobre 2012 mais précisait comme le Conseil Général de la Nièvre que le Scénario Ouest restait acceptable dans la mesure où la priorité était que le projet se fasse. Cette décision était motivée par l'abandon de la branche sud de la LGV Rhin-Rhône.

Jean-Pierre SAULNIER, Président du Conseil général du Cher exprime la position adoptée par l'assemblée départementale du Cher en faveur du scénario Ouest. Il remercie le Président Rémy POINTEREAU pour son investissement dans ce projet d'aménagement du territoire.

Yolande FREMON, adjointe au Maire de Nevers, confirme la nouvelle position du Maire de Nevers Denis THURIOT en faveur du Scénario Médian. Elle précise que cette décision a été prise avec un libre arbitre sans une quelconque influence de RFF.

Nicolas FORISSIER, Maire de la Châtre revient sur les principes de base du projet. Il rappelle que le projet porte un objectif prioritaire qui est celui de desservir des villes qui n'ont à ce jour pas encore accès à la grande vitesse. En second lieu, il rappelle les compromis effectués par chacun sur ses intérêts particuliers de dessertes ; compromis que les nouveaux élus remettent en cause à leur tour pour privilégier maintenant leurs territoires. Enfin, il précise que le choix du tracé Médian sera difficile à accepter pour les élus de l'Indre et du Limousin et que seul le scénario Ouest assure cet objectif principal qui est de donner un accès à cette ligne à grande vitesse pour chacun des départements concernés.

Pierre-André PERISSOL, Maire et Président de l'Agglomération de Moulins rappelle le cahier des charges qui avait permis d'établir le cadre du consensus. Le projet concerne 13 agglomérations. Comme chacun était en droit de demander d'être desservi directement, il fallait trouver une solution pour que le projet puisse aboutir. Chacun devait faire un 1^{er} choix et un 2^{ème} choix. Pour beaucoup le 1^{er} choix shuntait 3 à 6 villes du projet. Ce fut donc pour beaucoup de collectivités le 2^{ème} choix qui fut retenu car il permettait de n'isoler aucune ville. Ainsi c'est le tracé Ouest qui à ce titre permettait de desservir le maximum d'agglomération. Aussi, c'est pourquoi la Communauté d'Agglomération de Moulins a renouvelé récemment son choix en faveur du scénario Ouest afin de conserver cette unité et ne pas servir d'alibi au gouvernement pour abandonner le projet faute d'une entente des territoires.

Rémy POINTEREAU remercie Pierre-André PERISSOL de rappeler la genèse de ce processus de décision et indique quant à lui qu'il était plutôt favorable au scénario OUEST SUD à cette époque pour finalement s'unir au choix du scénario OUEST.

Serge GROUARD, Député du Loiret, Maire d'Orléans prolonge le mot d'accueil du Président de l'Agglomération Charles-Eric LEMAIGNEN et précise à l'assemblée qu'il remercie Rémy POINTEREAU pour tout le travail effectué depuis 7 ans. En effet, tout ce travail politique, technique et pédagogique a permis de rendre crédible l'association comme partenaire incontournable de la concertation autour du projet.

Pour rejoindre Rémy POINTEREAU sur les propos tenus concernant RFF, Serge GROUARD indique ensuite qu'il est absolument inacceptable que RFF mette dans ses prémices de démonstration les propres conclusions auxquelles il veut aboutir. En effet, le Maire d'Orléans précise que les résultats des calculs de modélisation peuvent être facilement ajustés et/ou pondérés par des choix, paramètres et des valeurs accentuées ou minorées qui par conséquent changent les résultats de l'étude. Il donne l'exemple de la « minute gagnée » que RFF surpondère dans ses estimations, faisant ainsi ressortir le scénario Médian comme plus avantageux et cite d'autres exemples économétriques comme la surpondération du coefficient de passage en zone urbaine portant préjudice au scénario Ouest.

Toutefois, le Maire d'Orléans précise que le territoire Orléanais continue de défendre ce projet qui lui permettra de rejoindre le réseau ferré à grande vitesse national et européen. Ce n'est plus la minute gagnée qui est importante mais la connexion au réseau qui permettra de réaliser le plus d'économie.

Parallèlement, il déclare que RFF étant juge et partie, il s'avère problématique que celui qui étudie le projet puisse être également à la fois celui qui construit voir celui qui exploitera le fonctionnement à terme. Aussi par conséquent il doute de l'objectivité des résultats des études.

Pour conclure, Serge GROUARD finit par mettre en alerte les nouveaux élus de la Nièvre en leur précisant que la convergence vers des intérêts communs pour tous les territoires est essentielle, qu'il ne faut pas être aveuglé par ailleurs par les promesses de RFF dont le seul objectif reste de doubler le plus rapidement la ligne Paris Lyon, ne correspondant en rien à une logique d'aménagement du territoire tant souhaitée par tous les élus.

Rémy POINTEREAU remercie Serge GROUARD pour son intervention.

Monsieur de VIBRAYE demande s'il y a un plan d'actions concernant la résurgence du Barreau Limoges/Poitiers.

Rémy POINTEREAU précise que l'association Urgence Ligne POLT s'occupe du dossier et demande à Jean-Michel BODIN, Vice-Président aux transports de la région Centre Val de Loire s'il a plus d'informations.

Jean-Michel BODIN, Vice-Président aux transports de la région Centre Val de Loire précise que les esquisses de RFF sur le POLT s'arrêterait pour le moment au POL, c'est à dire à Limoges et que l'association urgence ligne POLT travaille de manière cohérente pour continuer à défendre la ligne jusqu'à Toulouse. Il indique qu'en ce qui concerne le barreau Poitiers/Limoges, l'assemblée régionale continue d'estimer que ce barreau est inutile, contrairement au projet POCL dans sa variante de scénario OUEST, qui quant à lui reste indissociable du réseau existant (POLT et transversale).

Rémy POINTEREAU remercie **Jean-Michel BODIN**.

Charles-Eric LEMAIGNEN soulève un autre fait. Il indique que RFF arrive même à convaincre les villes à l'Ouest du projet des avantages du scénario Médian. L'exemple de BLOIS est criant car la promesse faite par RFF d'un shunt de la gare des Aubrais pour rejoindre Lyon plus rapidement permet de rallier les blaisois à la cause du Médian.

Nicolas FORISSIER, Maire de la Châtre apporte des précisions sur la décision du barreau Limoges Poitiers. Il précise que l'Indre s'est positionné contre ce barreau et rappelle que le Maire de Limoges a déclaré indispensable le POLT jusqu'à Toulouse.

Xavier DESCHAMPS, élu du Canton de la Ferté Saint-Aubin, Président de l'Association des Maires du Loiret déclare qu'il est plutôt favorable au tracé Médian car celui-ci préserve l'espace naturel de la Sologne.

Marc ANDRIEU, Vice-Président aux Transports du Conseil Général du Loiret précise qu'après l'A19, la LGV POCL par son scénario Médian impacterait à nouveau les territoires agricoles de la Beauce et du Gâtinais mais également plus au sud les territoires viticoles et paysages du département du Cher. Aussi, même si la Sologne relève d'un espace naturel préservé, les infrastructures qui la traversent déjà amenuisent les impacts potentiels. Il indique que l'assemblée départementale a voté dans sa majorité pour le scénario OUEST (2 abstentions et 1 contre).

Rémy POINTEREAU, rappelle que l'objectif est bien de suivre au plus près les infrastructures existantes en Sologne. Entre Salbris et Vierzon la RN20 est en ligne droite. Malgré les nombreuses demandes, RFF n'a pas étudié les propositions.

Michel BREFFY, Conseiller Général de Fleury les Aubrais, s'associe au propos de Serge GROUARD concernant les bretelles qui peuvent comporter le risque de ne jamais se réaliser. En effet, il explique qu'en tant qu'ancien ingénieur à la SNCF, il sait qu'il est nécessaire de faire des réservations qui anticipent la réalisation des lignes de TGV. C'est le cas notamment en gare d'Austerlitz où il a pu contribuer à réaliser des aménagements du secteur de la gare qui anticipent l'arrivée de la LGV POCL. Il explique également qu'une étude de sextupler les lignes du réseau RER entre Paris et Choisy le Roi avait été envisagée à l'époque. Enfin, il déclare qu'il faut rester ferme sur la position du OUEST même si c'est un second choix pour certains car il est inenvisageable qu'Orléans ne soit pas desservi par les Aubrais.

Didier THILLET Président de l'Association TGV Berry Limousin Pyrénées déclare que le barreau Limoges Poitiers ne concerne que 1 million d'habitants et non 1 million de voyageurs réels pour 2 milliards d'euros dépensés. Le différentiel de gain de temps ne sera que de 10mn entre les deux projets (BPL et POLT via POCL) pour la desserte de Paris. Le barreau n'assurera que 2 A/R par jour alors que dans l'autre projet des rames venant des autres réseaux (La Rochelle et Bordeaux) passeront par Poitiers qui assurera alors un nombre plus conséquent de dessertes.

Philippe BENSAC, Président de Bourges TGV affirme quant à lui que les critères mis sur la table lors du débat public permettent de mettre en doute les méthodes employés par RFF et SNCF. Par ailleurs, le critère du financement deviendra incontournable.

Luc BOURDUGE, Vice-Président aux Transports de la Région Auvergne indique qu'il va être nécessaire de se prononcer rapidement pour le choix du scénario. Selon lui, le problème réside dans le fait que les scénarios ont évolué, le Médian n'est plus le médian d'origine et le Ouest non plus. Par ailleurs, il affirme que les questions liées à l'environnement vont être primordiales. Ensuite, il indique que la question du financement et l'inscription au RTE pour les financements européens n'ont jamais été réalisés malgré les demandes. Enfin, il déclare qu'il faut savoir si les 2 milliards d'euros provisionnés pour résorber les nœuds ferroviaires vont être engagés et selon quelles échéances. Pour conclure, il indique que le POLT, qui fait partie de la réflexion globale ne

doit pas être oublié, et que des études devraient être menées pour calculer l'impact économique sur le projet d'un report ou non des voyageurs du BPL.

Louis GISCARD d'ESTAING, Maire de Chamalières précise que suite à la réunion de Clermont Communauté le matin même, il est en mesure d'indiquer les perspectives émanant de la réunion du matin. Tout d'abord, il déclare que la 1^{ère} priorité de l'agglomération Clermontoise est la réalisation du projet.

Parallèlement, il a été constaté et rappelé que la Ville de Clermont a déjà fait beaucoup de concessions pour de toute manière rester à l'écart de la ligne principale, que cet enjeu avait été accepté, mais que dans ces conditions, les délais de dessertes doivent être les plus rapides possibles pour ne pas impacter supplémentaires la Ville de Clermont-Ferrand. En ce qui concerne les investissements et la rentabilité des deux tracés, il est évident que la réalisation du projet paraît plus viable sur le scénario le plus rentable. Aussi l'agglomération Clermontoise se positionne sur le choix engageant une réalisation possible.

Rémy POINTEREAU rappelle qu'au départ l'Auvergne était plutôt favorable au Ouest Sud, puis que la Région s'est positionnée sur le Ouest amélioré et qu'il est primordial de rester cohérent. Il propose alors une nouvelle rencontre pour retrouver cette position commune.

Pierre-André PERISSOL, Maire et Président de l'Agglomération de MOULINS, précise que sa ville et Agglomération se basent sur le scénario Ouest afin de maintenir la qualité de desserte des villes de Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand.

Louis GISCARD d'ESTAING précise que la position du nouveau maire de Clermont-Ferrand serait plutôt en faveur du Médian.

Michel MONNET, considère que l'argument de l'unanimité est plutôt réducteur et que les élus font également des erreurs. Selon lui, le Médian respecte également l'intérêt général.

Charles-Antoine de VIBRAYE indique que la gare de Vendôme est au contraire maintenant victime de son succès avec plus 6 ou 7 A/R par jour ; pour 3 A/R au commencement. Selon lui une ligne TGV doit desservir les grandes villes et non les raccorder.

Serge GROUARD, précise que les nouvelles équipes municipales s'interrogent et prennent connaissances des dossiers ce qui est normal. Cependant, il indique que la nécessité de converger est essentielle sous peine de faire enterrer le projet. Il fait part de son expérience en tant que Président de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire à l'Assemblée Nationale. Selon lui, l'intérêt général est en principe dans la loi. Or dans la loi du Grenelle est précisée et nommée la Ville d'Orléans. Or le seul tracé qui respecte la loi est le tracé Ouest. Contrairement au tracé Médian qui nécessite un barreau pour desservir Orléans, de plus de 40km, certainement à la charge des collectivités concernées, excluant de plus tous les territoires du POLT.

Aussi, il appelle à la cohérence des prises de positions.

Rémy POINTEREAU rappelle en anecdote l'historique des décisions de la construction de l'A71 et les taux de rentabilité attendus, largement sous-évalués au départ.

Bernard DERNE, représentant de la CCI du Puy de Dôme et de la CCIR Auvergne souhaite transmettre la position des entreprises du bassin économique concerné. Il précise que les entreprises Puy-Dômoises et Auvergnates attendent des élus la capacité de trouver un consensus et de le maintenir pour ne pas voir le projet remis à plus tard.

Rémy POINTEREAU demande ensuite à Monsieur Jean Jacques HENRY, Ingénieur, chargé de mission pour l'association, de faire un point sur la réunion de l'Observatoire de la Saturation.

Jean-Jacques HENRY rappelle aux adhérents les 2 piliers du projet qui sont le doublement de la ligne Paris-Lyon et l'aménagement du territoire. Il indique que la Commission Mobilité 21 a proposé la création d'un observatoire de la saturation. Un comité directeur a été installé et a tenu sa 1^{ère} réunion à Dijon le 1^{er} juillet 2014, réunissant l'Etat, les Régions, RFF, les opérateurs de transports et des acteurs locaux dont l'association TGV Grand Centre Auvergne. Les méthodes et critères de saturation ont été définis et seront suivis dans le temps. Jean-Jacques HENRY livre son impression d'une mise en œuvre non confidentielle, sérieuse et transparente, ce qui lui paraît très positif pour le projet.

Rémy POINTEREAU remercie Jean-Jacques HENRY, et propose à l'assemblée de prendre connaissance de la motion proposée par l'Association.

Avant de la présenter au vote, il demande aux participants s'ils ont des remarques à formuler.

Michel MONNET précise qu'il s'abstiendra car il n'est pas d'accord sur le choix du terme quasi-unanimité. Il précise qu'il avait déjà formulé une remarque sur ce terme le 11 juillet 2014 en Conseil d'Administration.

Rémy POINTEREAU lui rappelle que sa remarque a justement été prise en considération car la motion a été modifiée sur ce terme de « unanimité » à « quasi-unanimité ». Il souhaite que cela lui convienne maintenant pour prendre part au vote.

Rémy POINTEREAU commence la lecture de la proposition.



MOTION
de l'Association TGV Grand Centre Auvergne
Assemblée Générale – 31 octobre 2014 - ORLEANS

Réunis en Assemblée Générale, les adhérents approuvent la motion suivante :

1) L'association TGV Grand Centre Auvergne rappelle :

➤ **l'importance** que revêt la réalisation de la LGV PARIS-ORLEANS-BOURGES-CLERMONT-FERRAND-LYON (*laquelle a été reconnue par le Commission Mobilité 21*) dans la double logique de la désaturation de la ligne actuelle Paris-Lyon d'une part, et d'un aménagement solidaire du territoire pour les régions Centre, Auvergne, ouest Bourgogne et Limousin ignorées jusqu'ici par la grande vitesse d'autre part. De plus, la création des métropoles et la fusion des régions rendent le projet POCL encore plus nécessaire en termes d'aménagement du territoire.

➤ **Le choix quasi-unanime des élus et des socio-professionnels pour un scénario ouest variante Roanne passant par Bourges.**

2) Par ailleurs, pour l'Association TGV GCA, le critère relatif à l'aménagement du territoire visant à réduire la fracture territoriale, et le critère environnemental n'ont pas été suffisamment pris en considération par RFF, dans une comparaison objective entre les 2 scénarios Ouest et Médian et notamment :

- 1/ dans les possibilités d'exploiter un jumelage d'infrastructure en Région Centre (A71, 30 km linéaire de l'aérotrain au nord d'Orléans, voie ferrée POLT, RN76 et RN 20 au sud de Salbris),
- 2/ dans la création d'un pretium doloris environnemental des territoires vierges impactés dans le scénario Médian,
- 3/ dans la prise en compte de l'impact acoustique sur les habitations en Région Centre plus important en zones agricoles qu'en zones boisées,
- 4/ dans l'évaluation du calcul de la surface des terres agricoles et viticoles impactées (1.400 ha impactés dans le scénario Médian contre 900 seulement dans le scénario Ouest),
- 5/ dans l'étude de la topographie des territoires traversés en Sancerrois et Pays Fort.

3) Enfin, l'association TGV Grand Centre Auvergne souhaite que soit prise en compte la notion d'économies réalisées dans le scénario OUEST par l'amélioration du financement et de la rentabilité de la ligne :

- 1/ grâce à la mutualisation des voies nouvelles entre POCL et RER ligne C au sud de Paris, qui permettrait une économie de 1,5 milliard d'euros
- 2/ grâce à l'amélioration de la desserte de Limoges par la ligne POCL qui permettrait une économie de 2 milliards d'euros et augmenterait la rentabilité de la LGV par le report des voyageurs issus du POLT, en supprimant le projet de barreau Poitiers/Limoges (ligne décrite comme le prototype du projet inutile et déclarée comme intégrant des priorités purement locales par le rapport de la Cour des Comptes rendu le jeudi 23 octobre 2014, et par la FNAUT de façon récurrente)
- 3/ grâce à la réalisation d'un seul barreau entre Dijon et la LGV existante Paris/Lyon (plutôt que deux barreaux Dijon/Paris et Dijon/Lyon, envisagé pour la désaturation de la ligne) grâce à la réalisation de POCL, permettant à la fois la désaturation de la ligne et l'économie de 6 milliards d'euros.

Considérant que les études complémentaires n'ont pas été menées de façon objective et n'ont pas apporté d'éléments nouveaux probants, l'ensemble des adhérents souhaitent que l'exécutif de l'Association TGV Grand Centre Auvergne qui les représente soit entendu et reçu par les membres du Gouvernement concernés.

Le Président demande à nouveau à l'assemblée s'il y a des remarques, des suggestions ou des modifications à ajouter avant la mise au vote.

La Région Bourgogne, représentée par **Denis GAMARD, Directeur chargé des Transports** souhaite préciser que le point 3 est commun aux deux scénarios et non discriminant.

Monsieur Bernard MARTIN, représentant le Conseil Général de la Nièvre, Vice-président aux infrastructures et Transports, informe le Président qu'il souhaite s'abstenir sur le vote de cette motion, tout comme la CCI de la Nièvre dont il détient le pouvoir.

Didier THILLET, Président de l'association TGV Berry Limousin Pyrénées demande que la ville de Châteauroux soit nommément citée, car elle est partie intégrante du POLT.

Rémy POINTEREAU propose dans ce cas de tourner la phrase différemment en précisant plutôt que le Médian exclu la desserte de Montluçon, Châteauroux et Limoges.

Parallèlement, il précise qu'il faut citer toutes les villes desservies.

Denis GAMARD précise que la Région Bourgogne souhaite s'abstenir.

Rémy POINTEREAU lui rappelle pourtant que le **Président de Région Bourgogne François PATRIAT** n'était pas contre le scénario Ouest qui desservait Nevers de la même façon.

Puis, après avoir amendé la motion avec les remarques émises, **le Président Rémy POINTEREAU** propose à l'assemblée de passer au vote.



MOTION **de l'Association TGV Grand Centre Auvergne**

Assemblée Générale – 31 octobre 2014 - ORLEANS

Réunis en Assemblée Générale, les adhérents approuvent la motion suivante :

- 4) **L'association TGV Grand Centre Auvergne rappelle :**
 - **l'importance** que revêt la réalisation de la LGV PARIS-ORLEANS-BOURGES-CLERMONT- FERRAND-LYON (*laquelle a été reconnue par le Commission Mobilité 21*) dans la double logique de la désaturation de la ligne actuelle Paris-Lyon d'une part, et d'un aménagement solidaire du territoire permettant d'assurer la desserte d'Orléans, Blois, Bourges, Vierzon, Châteauroux, Nevers, Montluçon, Moulins, Vichy, Clermont-Ferrand, et Roanne ; villes des régions Centre, Auvergne, ouest Bourgogne, Limousin, ignorées jusqu'ici par la grande vitesse d'autre part. De plus, la création des métropoles et la fusion des régions rendent le projet POCL encore plus nécessaire en termes d'aménagement du territoire.
 - **Le choix quasi-unanime des élus** et des socio-professionnels pour un **scénario ouest variante Roanne** passant par Bourges, assurant une meilleure desserte inter-secteurs que le Médian qui exclue la desserte de Montluçon, Châteauroux et Limoges
- 5) **Par ailleurs, pour l'Association TGV GCA, le critère relatif à l'aménagement du territoire visant à réduire la fracture territoriale, et le critère environnemental n'ont pas été suffisamment pris en considération par RFF, dans une comparaison objective entre les 2 scénarios Ouest et Médian et notamment :**

- 1/ dans les possibilités d'exploiter un jumelage d'infrastructure en Région Centre (A71, 30 km linéaire de l'aérotrain au nord d'Orléans, voie ferrée POLT, RN76 et RN 20 au sud de Salbris),
- 2/ dans la création d'un pretium-doloris environnemental des territoires vierges impactés dans le scénario Médian,
- 3/ dans la prise en compte de l'impact acoustique sur les habitations en Région Centre plus important en zones agricoles qu'en zones boisées,
- 4/ dans l'évaluation du calcul de la surface des terres agricoles et viticoles impactées (1.400 ha impactés dans le scénario Médian contre 900 dans le scénario Ouest),
- 5/ dans l'étude de la topographie des territoires traversés en Sancerrois et Pays Fort.

6) Enfin, l'association TGV Grand Centre Auvergne souhaite que soit prise en compte la notion d'économies réalisées dans le scénario OUEST par l'amélioration du financement et de la rentabilité de la ligne :

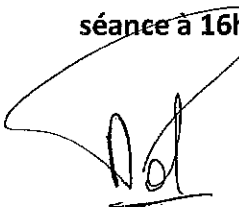
- 1/ grâce à la mutualisation des voies nouvelles entre POCL et RER ligne C au sud de Paris, qui permettrait une économie de 1,5 milliard d'euros,
- 2/ grâce à l'amélioration de la desserte de Limoges par la ligne POCL qui permettrait une économie de 2 milliards d'euros et augmenterait la rentabilité de la LGV par le report des voyageurs issus du POLT (via Châteauroux), en supprimant le projet de barreau Poitiers/Limoges (ligne décrite comme le prototype du projet inutile et déclarée comme intégrant des priorités purement locales par le rapport de la Cour des Comptes rendu le jeudi 23 octobre 2014, et par la FNAUT de façon récurrente),
- 3/ grâce à la réalisation d'un seul barreau entre Dijon et la LGV existante Paris/Lyon (plutôt que deux barreaux Dijon/Paris et Dijon/Lyon, envisagé pour la désaturation de la ligne) grâce à la réalisation de POCL, permettant à la fois la désaturation de la ligne et l'économie de 6 milliards d'euros.

Considérant que les études complémentaires n'ont pas été menées de façon objective et n'ont pas apporté d'éléments nouveaux probants, l'ensemble des adhérents souhaite que l'exécutif de l'Association TGV Grand Centre Auvergne qui les représente soit entendu et reçu par les membres du Gouvernement concernés.

Le Président compte les participants favorables à la motion, puis décompte les participants qui s'abstiennent et en dénombre 7 : la Ville de Nevers, l'Agglomération de Nevers, le Conseil Général de la Nièvre, la CCI de la Nièvre, la Commune de Coulanges les Nevers (représenté par M. AUGENDRE), la Région Bourgogne représentée par Denis GAMARD, Xavier DESCHAMPS, à titre personnel en tant qu'élu (Vice-Président du Conseil Général du Loiret, Président de l'Association des Maires du Loiret).

Au regard du vote, il déclare que la motion est adoptée à une très large majorité des participants présents.

Rémy POINTEREAU remercie les membres et les intervenants de leur participation et lève la séance à 16h30.



Le Président

Rémy POINTEREAU



Le Secrétaire

Nicolas FORISSIER