

## Compte rendu de l'Assemblée Générale Ordinaire du 4 octobre 2013

La séance est ouverte à 14h, par le Président de l'association TGV Grand Centre Auvergne Rémy POINTEREAU, Sénateur du Cher.

Rémy POINTEREAU remercie Serge GODARD, Maire de Clermont-Ferrand, de recevoir les membres de l'association dans les salons de l'Hôtel de Ville pour leur permettre de tenir leur 7<sup>ème</sup> assemblée générale. Il remercie également pour leur présence l'ancien Ministre Brice HORTEFEUX, Président d'Honneur de l'association et Député Européen, Florent SAINTE FARE GARNOT, Maire de Nevers, le Trésorier Monsieur Bernard BARRAUX, le Président de Région Auvergne René SOUCHON, Serge LEPELTIER le Maire de BOURGES, les représentants de RFF et de la SNCF, les représentants des agglomérations et grandes villes des départements situés le long de la ligne, ainsi que les autres participants : Parlementaires, Elus, Collectivités, Chambres Consulaires, Associations et particuliers.

Rémy POINTEREAU donne la parole à Serge GODARD, Maire de Clermont-Ferrand.

Celui-ci remercie également les participants et salue les élus présents. Il remercie particulièrement Rémy POINTEREAU d'avoir choisi Clermont-Ferrand pour tenir cette assemblée générale. Il rappelle toute l'importance de cette liaison rapide attendue depuis 20 ans par sa ville, qui permettrait de rejoindre à la fois Paris mais également Lyon, ville avec laquelle l'Auvergne a 5 fois plus d'échange que Paris. Il rappelle que cette ligne est vitale en terme d'aménagement du territoire pour les grandes villes et les grandes régions concernées et souhaite que les actions de l'association fassent accélérer la réalisation du projet.

Rémy POINTEREAU remercie le soutien de la ville et de la Région Auvergne pour le projet et précise alors le déroulé de la réunion en rappelant les obligations statutaires de la séance. Il propose d'intervertir un ou deux points à l'ordre du jour pour que ceux qui doivent partir plus tôt puissent prendre connaissance de la présentation de RFF. Il donne l'ordre du jour qui comporte l'examen des points suivants :

1. Approbation du compte rendu de l'AG du 14 septembre 2012
2. Présentation du Rapport Moral
3. Présentation des comptes 2012 et projet de budget 2013
4. Présentation des modifications des membres du bureau :
  - remplacement du Vice-président le Sénateur Didier BOULAUD (démissionnaire) par le Maire de Nevers Florent SAINTE FARE GARNOT, approuvé en réunion de Conseil d'Administration et de Bureau du 28 novembre.
  - proposition de prolongation du mandat des membres du Conseil d'Administration et du Bureau jusqu'au deuxième semestre 2014.
5. Rapport d'activité
  - Actions du second semestre 2012,
  - Actions du premier semestre 2013,

6. Présentation de l'étude comparative des principaux projets de LGV, commandée au Cabinet TRAFALGARE
7. Point sur les études complémentaires et la concertation par Monsieur Didier ROBLES, Directeur du Projet LGV POCL - RFF
8. Point sur les expertises demandées à Madame GOFFI, Garante de la concertation
9. Bilan de la campagne de communication, de la mobilisation en ligne, de la campagne de délibération en faveur du projet et présentation du Cahier Spécial LGV POCL
10. Présentation de la décision de la Commission Mobilité 21 : Les auditions, notre dossier, les conclusions
11. Propositions d'actions à mener
12. Questions diverses

\*\*\*\*\*

**Le Président Rémy POINTEREAU propose alors d'aborder le premier point à l'ordre du jour :**

#### **1/ Approbation du compte rendu de l'AG du 14 septembre 2012**

Le Président demande aux adhérents si le compte rendu du 14 septembre 2012 appelle de leur part des observations.

Ne formulant ni abstention, ni objection, il est approuvé.

**Le Président invite ensuite les membres à prendre connaissance de son rapport moral :**

#### **2/ Présentation du Rapport Moral**

Rémy POINTEREAU rappelle la composition de l'association qui regroupe actuellement dans un esprit pluraliste plus de 700 membres, dont 93 élus, 34 parlementaires, 3 Régions, 10 Conseils Généraux, 210 collectivités, 18 chambres consulaires, 235 entreprises, 90 particuliers.

Il rappelle la naissance du projet et ses objectifs de desservir les territoires des Régions Ile de France, Centre, Bourgogne, Auvergne, Rhône Alpes.

Rémy POINTEREAU situe ensuite le contexte de l'année dernière et explique que la commission Mobilité 21, présidée par le député Philippe DURON, missionnée par le Gouvernement pour hiérarchiser les grands projets d'infrastructures à lancer dans les 20 prochaines années, a rendu ses conclusions le 27 juin dernier. Il précise que le projet est retenu et validé par la Commission mais que l'association regrette l'allongement des délais reporté au-delà de 2030.

Le président présente les risques qui pourraient émerger suite à cette décision.

- Les divisions sur le tracé qui sera retenu.
- Les contradictions lourdes sur l'environnement et les bilans économiques qui peuvent apparaître.
- 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
- La non-reconnaissance de la saturation de la ligne existante Paris-Lyon qui pourrait advenir d'un retard de réalisation des lignes Lyon/Turin et Marseille/Nice.
- La concurrence d'autres projets

Rémy POINTEREAU présente également les quelques réflexions que cette décision lui impose :

**Il rappelle la nécessité d'agir pour raccourcir les délais de réalisation de la ligne, et l'importance du choix du scénario, 1<sup>er</sup> combat et priorité dans l'immédiat en rappelant qu'un large consensus, s'est fait autour du scénario « OUEST amélioré ».**

Il affirme que ce tracé permet à chaque territoire d'y trouver son intérêt tout en permettant d'atteindre les objectifs généraux sur lesquels il est fondé, et assure la meilleure desserte, les meilleures fonctionnalités avec les villes et territoires traversés, en empruntant un corridor déjà existant (A71, D2020 (ex. RN20), voie ferrée POLT, D2076 (ex.RN76)).

**Il explique à ce sujet que l'association se doit de soutenir le scénario OUEST amélioré, choisi démocratiquement en son sein.**

Il déclare que les réticences concernant le scénario OUEST et le passage en Sologne peuvent être compréhensibles et que l'association souhaite que le projet produise le moins de nuisances possibles pour les territoires traversés, celle-ci étant prête à travailler pour qu'elles soient atténuées et acceptées par les riverains et les élus qui s'y opposent.

**Il confirme qu'à quelque endroit où la nouvelle ligne passera, il y aura des difficultés environnementales, touristiques, agricoles, financières pour la réaliser. C'est une constance de tous les investissements.**

Il rappelle que RFF 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).

**Rémy POINTEREAU précise ensuite que comme prévu, le choix du scénario sera proposé dans les prochains mois au Gouvernement par RFF en accord avec les Régions concernées qui siègent seules au comité de pilotage.**

Il déclare que la question est de savoir si les co-financeurs, c'est-à-dire les Régions, se positionneront ou non en fonction du tracé ayant recueilli l'accord majoritaire des élus de leur territoire respectif et affirme que ce sera l'heure de vérité.

Le Président aborde alors l'objectif du deuxième combat qui sera de conduire des actions pour raccourcir les délais de la réalisation du projet, de faire accélérer les études et préparer l'architecture du réseau ferroviaire de demain. Il explique que 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, il faut profiter du temps imposé pour commencer dès maintenant les travaux de modernisation des lignes existantes complémentaires à la ligne POCL :

le Paris/Orléans/Limoges/Toulouse, et l'électrification de Bourges/St-Amand/Montluçon. Ainsi, serait 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.

Il suggère que le schéma directeur pour la modernisation des infrastructures, du matériel roulant et des dessertes soit élaboré conjointement avec les acteurs des Régions et des Départements concernés, ce qui permettrait d'améliorer les conditions de déplacement quotidien des usagers, tout en restant dans la ligne directrice de la politique de transports des TET et TER.

Puis, Rémy POINTEREAU revient sur les décisions de la Commission Mobilité 21 concernant l'horizon de saturation de Paris-Lyon. Il explique que la SNCF déclare cette ligne est saturée, et que la Commission Mobilité 21 préconise dans ses conclusions la création d'un observatoire de la saturation. Il affirme que cela peut être une chance pour POCL, car l'horizon de saturation de la LNI semble plus proche que ne veulent le croire certains et il donne quelques éléments d'analyse de la saturation.

Il confirme que l'association a demandé de pouvoir y siéger.

Rémy POINTEREAU décide ensuite d'aborder quelques points forts de nos actions.

Il revient sur la fin de l'année 2012 et le premier semestre de l'année 2013 qui ont été un temps de FORTE MOBILISATION.

Tout d'abord, un temps d'information et d'approfondissement dans les multiples ateliers menés par l'équipe de Didier ROBLES, Directeur du projet POCL à RFF, ateliers auxquels l'association a participé.

Cette concertation a permis de préciser les caractéristiques du projet et proposer des adaptations des scénarios avec les représentants de l'Etat, les collectivités, les associations, les entreprises, et les citoyens. La concertation a également permis d'apporter un nouvel éclairage grâce à la possibilité de demander des contre-expertises menées sous l'égide la garante de la concertation du projet : Mme Mélanie GOFFI.

Par ailleurs, la période 2012-2013 a été également marquée par la mobilisation des acteurs dans une campagne de communication initiée par l'association, en collaboration avec le groupe Centre France dans

laquelle, les élus et acteurs socio-économiques des départements concernés ont pu témoigner des bénéfices de l'arrivée d'une future LGV pour leur département

Le Président rappelle également l'étude TRAFALGARE commandée par l'association qui a réalisé une analyse multicritères comparative de 11 projets de LGV, et qui place le projet POCL en deuxième position, en tête des projets à réaliser. Il explique que cette action a permis de préparer un dossier complet sur le projet, dossier qui a été transmis à tous les responsables du Gouvernement et des infrastructures ferroviaires et aux membres de la Commission Mobilité 21.

Le Président présente le supplément spécial LGV POCL qui va être distribué dans les boîtes aux lettres, rappelant l'actualité du projet, les enjeux du choix du scénario et l'horizon de la saturation de la ligne Paris-Lyon.

Enfin, Rémy POINTEREAU aborde la recommandation de la Commission Mobilité 21 de poursuivre les études d'approfondissement en vue de l'aboutissement des procédures, avec pour proposition de réserver une provision de 2 Mds€ pour le démarrage de premiers travaux. Cette proposition paraît intéressante dans la mesure où cela doit permettre de commencer les travaux des nœuds lyonnais et parisiens, préparant ainsi l'arrivée de la nouvelle ligne à grande vitesse.

Aussi, il souhaite que ces préconisations soient mises en œuvre très rapidement, et à cet effet, le Conseil d'Administration du 4 juillet 2013 a adopté à l'unanimité une motion qui a fait l'objet d'un envoi à plusieurs membres du Gouvernement et aux responsables des infrastructures ferroviaires nationales. Cette motion a été délibérée par 450 collectivités.

Le Président rappelle le contenu de cette motion qui insiste sur :

- l'urgence à désigner le Préfet coordinateur,
- la nécessité pour l'association de siéger à nouveau au COPIL
- la création rapide de l'observatoire de la saturation pour que soit clarifié au plus vite l'horizon réel de saturation de la Ligne actuelle Paris-Lyon.
- la participation de l'association à cet observatoire
- l'engagement des études préalables aux travaux à faire dans le prolongement direct de la remise des études complémentaires de RFF.
- l'importance de la mise en œuvre des travaux de modernisation des réseaux régionaux et des lignes en interconnexion avec le POCL.
- l'élaboration d'un phasage précis par RFF et d'un prévisionnel de financement avec les différents partenaires, Etat, et surtout les Régions pour qu'elles puissent se prononcer sur un scénario et que les Fonds Européens puissent être sollicités dans le cadre de la révision du RTE-T.

Pour conclure, le Président aborde des considérations de politique nationale relatives à l'aménagement et à l'égalité des territoires face à l'accès à la grande vitesse et rappelle que le combat n'est pas terminé, qu'il faut continuer à faire avancer le projet et se mobiliser. Il rappelle qu'il croit en l'intelligence collective, au service de l'intérêt général pour les territoires et affirme que c'est une question de volonté politique.

Le Président invite ensuite les membres à prendre connaissance du rapport financier.

3/ Présentation du Rapport Financier (Comptes 2012 et budget 2013).

Tout d'abord, le trésorier de l'Association Bernard BARRAUX présente le bilan des comptes de l'exercice 2012.

a. Résultat de l'exercice 2012

RECETTES	Montant	DEPENSES	Montant
Cotisations adhérents	33 321,20 €	Chargé de mission	19 874,68 €
Participation SNCF	57 000,00 €	Secrétariat	33 810,60 €
Produits financiers	956,25 €	Honoraires comptables	1 350,00 €
		Honoraires sociaux	717,60 €
		Cotisations sociales	13 595,89 €
		Loyer	4 494,45 €
		Fournitures de bureau	4 383,87 €
		Maintenance informatique	414,40 €
		Frais de timbres et téléphone	4 744,24 €
		Frais d'imprimerie	843,68 €
		EDF	174,06 €
		Frais de banque	23,49 €
		Assurance	395,34 €
		Locations diverses	209,30 €
		Frais divers (déplacement, entretien bureau,...)	3 808,41 €
		Impôts et taxes	948,00 €
		Dotations aux amortissements	1 189,26 €
		Résultat excédentaire	300,18 €
<b>TOTAL DES RECETTES</b>	<b>91 277,45 €</b>	<b>TOTAL DES DEPENSES</b>	<b>91 277,45 €</b>

Il explique que :

1/ Les recettes proviennent essentiellement des cotisations des adhérents pour un montant de 33 321,20 € (pour rappel en 2011 : 54 660 euros) et de la subvention accordée par la SNCF équivalente à 2011 d'un montant de 57 000 euros.

2/ Les dépenses principales sont celles des salaires du chargé de mission à hauteur de 19 874,68 € (pour rappel en 2011 s'élevait à 31 486,50 euros) et celles des salaires du secrétariat à hauteur de 33 810,60 € quasi équivalente à 2011. Celles des charges sociales s'élèvent à 13 595,89 €, à comparer aux charges de 2011 qui s'élevaient à 11 442,73 euros.

Ensuite, il indique que les dépenses suivantes sont liées aux frais d'imprimerie occasionnés par l'organisation des assemblées générales et l'envoi de documents divers aux adhérents et aux frais divers liés aux réunions (participation à la location de salle et aux apéritifs, prise en charge des frais de certains intervenants) le tout à hauteur de 3 808,41 € (pour rappel en 2011 : 4 493,62 euros).

Le résultat est excédentaire de 300,18 €.

Il conclut que le bilan est parfaitement équilibré et propose d'affecter l'excédent au fonds de réserve.

Rémy POINTEREAU demande à l'assemblée de se prononcer sur la gestion de l'exercice 2012.

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

**b. Budget prévisionnel pour l'année 2013.**

Bernard BARRAUX présente ensuite le budget prévisionnel pour l'année 2013 :

<b>RECETTES</b>	<b>Montant</b>	<b>DEPENSES</b>	<b>Montant</b>
Cotisations adhérents	36 000,00 €	Chargé de mission	20 000,00 €
Participation SNCF	57 000,00 €	Secrétariat	26 000,00 €
Produits financiers	1 150,00 €	Honoraires comptables	1 400,00 €
		Honoraires sociaux	800,00 €
		Cotisations sociales	14 000,00 €
		Loyer	4 680,00 €
		Fournitures de bureau	3 000,00 €
		Frais d'imprimerie	2 500,00 €
		Maintenance informatique	440,00 €
		Frais de timbres, téléphone et internet	4 200,00 €
		EDF	200,00 €
		Frais de banque	30,00 €
		Assurance	400,00 €
		Impôts et taxe	1 000,00 €
		Frais divers (notes de frais, entretien bureau,...)	2 500,00 €
		Campagne de communication	5 000,00 €
		Etude Trafalgare	8 000,00 €
<b>TOTAL DES RECETTES</b>	<b>94 150,00 €</b>	<b>TOTAL DES DEPENSES</b>	<b>94 150,00 €</b>

Il résume en précisant que le projet de budget 2013 repose essentiellement sur les mêmes valeurs, et les mêmes provisions constatées en 2012 et se présente en équilibre.

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 2012 et du budget 2013 et en profite pour remercier 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 et demande à Nicolas FORISSIER, Maire de la Châtre et secrétaire de l'association de présenter le rapport d'activité depuis la dernière assemblée générale de septembre 2012.

#### 4/ Rapport d'activité

Nicolas FORISSIER, Maire de la Châtre et secrétaire de l'association présente les actions du 2<sup>nd</sup> semestre 2012

*Contexte : à la suite de la décision de RFF de poursuivre les études sur les scénarios OUEST et MEDIAN, il explique que l'association a mené plusieurs actions :*

- ✓ Le 20 septembre : elle a sollicité le Premier Ministre afin de lui demander de valider le cadre de l'étape de concertation, son financement, ses modalités d'organisation et d'intégration le COPIL.
- ✓ Le 20 septembre : elle s'est entretenue avec le Préfet coordinateur Eric DELZANT afin de lui réaffirmer la nécessité d'être désigné membre du COPIL.
- ✓ Le 24 septembre : elle a fait parvenir un courrier co-signé par le Président et le Vice-président à destination du Ministre délégué en charge des Transports, pour demander d'intégrer le COPIL.
- ✓ Le 26 septembre : l'association a demandé une audience auprès du Président de la Commission des Transports du Parlement Européen, M. Brian SIMPSON et auprès de son Vice-président M. Dominique RIQUET.
- ✓ Le 26 septembre : elle a sollicité tous les députés européens des circonscriptions concernées par le projet afin de leur demander de soutenir l'inscription du POCL au RTE-T.
- ✓ Le 2 octobre : elle demande par courrier à RFF et au Ministre délégué en charge des Transports de prendre en compte tous les paramètres de la rentabilité financière du scénario OUEST par le report des voyageurs du POLT.

*Contexte : le COPIL valide le 3 octobre le calendrier et les modalités de l'étape de concertation proposée par RFF.*

*A la suite de la création le 17 octobre de la Commission Mobilité 21 chargée de réviser le Schéma National des Infrastructures de Transports,*

Il rappelle que l'association décide :

- ✓ Le 25 octobre : de prendre contact avec le Cabinet TRAFALGARE afin de lancer une étude comparative des principaux projets de LGV
- ✓ Le 30 octobre : de prendre contact avec le Groupe Presse Centre France pour mettre en place une campagne de publicité régionale en faveur du projet

*Contexte : la 1<sup>ère</sup> Commission Consultative du projet se tient le 9 novembre à Clermont Ferrand.*



*Le Préfet de la Région Auvergne, Préfet coordonnateur Monsieur Eric DELZANT informe les participants des modalités de la concertation.*

*A la suite de la tenue des instances, le secrétaire présente le fait que l'association :*

- ✓ Le 12 novembre : a demandé une audience au Président de la Commission Mobilité 21
- ✓ Le 15 novembre : a fait paraître un communiqué dans la presse afin de rappeler :
  - l'union sacrée autour du projet,
  - le consensus pour le scénario OUEST amélioré,
  - notre incompréhension face aux études menées sur le scénario Médian,
  - notre demande au titre de la rentabilité du tracé de prendre en compte le report des voyageurs issus du POLT sur le POCL,
  - notre volonté que la ville de Bourges soit nommément inscrite dans le titre des ateliers techniques sur les fonctionnalités,
  - et enfin notre souhait que le Comité de Pilotage ne puisse prendre de décision sans l'avis de la Commission Consultative.
- ✓ Le 20 novembre : a demandé au Ministre délégué en charge des Transports d'approfondir les points suivants : (dans le cadre des questions orales au Gouvernement)
  - quels seront les critères objectifs retenus autres que la faisabilité financière ou la rentabilité pour hiérarchiser les projets,
  - quelle considération sera donnée au consensus existant sur le projet
  - quelle part sera donnée à la prise en compte des interactions entre différents projets pour le calcul du report de voyageurs

Puis, il rappelle que l'association :

- ✓ Le 28 novembre 2012 : a tenu un Conseil d'Administration et a décidé de lancer dans la presse une campagne de communication pour mobiliser à nouveau tous les acteurs.
- ✓ Le 12 décembre 2012 : a commandé une analyse multicritères auprès du cabinet indépendant TRAFALGARE pour comparer les projets de LGV devant être hiérarchisés par la Commission Mobilité 21.

Nicolas FORISSIER explique que l'année 2012 s'achève par la 1ère vague des ateliers de la concertation organisés par RFF, et avec l'arrivée d'un nouveau chef de projet au sein de RFF : Didier ROBLES.

Nicolas FORISSIER présente ensuite les actions du premier semestre 2013.

Il explique que l'association, insatisfaite des informations données en atelier, demande la réalisation de contre-expertises dès le début de l'année 2013.

- ✓ Le 21 janvier 2013 : une contre-expertise est demandée sur la possibilité de traverser la Sologne.
- ✓ Le 25 janvier 2013 : une contre-expertise est demandée sur la rentabilité socio-économique du projet.

- ✓ Du 10 janvier au 20 mars 2013 : Parallèlement dans la presse une grande campagne de communication est lancée en collaboration avec le Groupe Centre France dans tous les départements concernés.

Puis que l'association :

- ✓ Le 6 février 2013 : sollicite à nouveau une demande d'audience auprès du Président de la Commission des Transports du Parlement Européen : Monsieur Brian SIMPSON
- ✓ Le 12 mars 2013 : rencontre Louis NEGRE pour remettre le questionnaire transmis par la Commission Mobilité 21 et une note synthétique en faveur du projet POCL
- ✓ Le 25 mars 2013 : reçoit du Cabinet TRAFALGARE son rapport de mission.
- ✓ Le 27 mars 2013 : par l'intermédiaire de son président Rémy POINTEREAU, auditionne Jean-Louis BIANCO, Président de la mission de concertation sur le projet de réforme ferroviaire,
- ✓ Le 10 avril 2013 : par l'intermédiaire de son président Rémy POINTEREAU, auditionne Philippe DURON, Président de la Commission Mobilité 21, dans le cadre du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) sur la méthode de classement des projets,
- ✓ Le 11 avril 2013 : par l'intermédiaire de son président Rémy POINTEREAU, auditionne à nouveau Philippe DURON, dans le cadre du rapport financier sur les Infrastructures de Transports,

*Le Secrétaire déclare que l'année 2013 se poursuit avec la 2nde vague des ateliers de la concertation organisés par RFF.*

- ✓ 18 avril 2013 : Rémy POINTEREAU rencontre André CHASSAIGNE et lui remet en main propre un dossier complet sur le projet POCL.
- ✓ 19 avril 2013 : l'association transmet ce même dossier à tous les membres de la Commission Mobilité 21
- ✓ 24 avril 2013 : Rémy POINTEREAU rencontre Jacques RAPOPORT, Président de RFF, dans le cadre du groupe de travail Mobilités et Transports sur la Réforme du Ferroviaire.

*Nicolas FORISSIER rappelle le contexte : lors des ateliers de concertation, et à la suite à des informations cartographiques sur l'occupation des sols, ne lui paraissant pas assez précises, l'association demande un complément de recueil d'informations pour la publication des données environnementales et le calcul de la quantité de volumes délaissés dans les 2 scénarios.*

*Ainsi, l'association :*

- ✓ 21 mai 2013 : au regard de l'échéance de la remise des conclusions de la Commission Mobilité 21, l'association tient un Conseil d'Administration et décide d'envoyer une motion à toutes les collectivités pour délibérer et soutenir le projet.

- ✓ 6 juin 2013 : cette motion en faveur du projet est envoyée à toutes les collectivités des départements en leur demandant de délibérer dans leur assemblées de juin.

Pour conclure, le secrétaire de l'Association aborde le contexte de l'été 2013 et les actions qui en découlent :

*La Commission Mobilité 21 rend ses conclusions le 27 juin 2013 et propose au gouvernement de classer les projets en 3 groupes de temporalité selon 2 scénarios de financement.*

- ✓ Le 28 juin 2013 : l'association fait paraître un communiqué de presse dans lequel elle est satisfaite que le projet soit validé et retenu sans réserve mais exprime ses regrets face aux nouveaux délais imposés.
- ✓ Le 4 juillet 2013 : Rémy POINTEREAU convoque un Conseil d'Administration en urgence. Il est décidé de rédiger une motion à destination du gouvernement.
- ✓ Le 9 juillet 2013 : la motion est envoyée à tous les membres du gouvernement, aux responsables des infrastructures ferroviaires nationales, et aux parlementaires de la ligne
- ✓ Le 14 septembre 2013 : suite à la réponse du Premier Ministre, confirmant son choix pour le scénario de financement n°2, l'association fait paraître un communiqué de presse dans lequel elle rappelle l'urgence de désigner le Préfet coordinateur et la poursuite des études.
- ✓ Et enfin le 23 Septembre 2013 : l'association décide de relancer la mobilisation des acteurs et fait éditer un tirage spécial LGV POCL pour faire un point sur l'actualité du projet et les enjeux du choix d'un scénario.

Sans autre question, ayant un lien avec le rapport moral et le rapport d'activité, le Président demande à l'assemblée d'approuver ces rapports. Constatant qu'il n'y a ni abstention ni opposition, le rapport moral et le rapport d'activité sont approuvés à l'unanimité.

Rémy POINTEREAU remercie Nicolas FORISSIER et propose également à l'Assemblée, d'approuver le point à l'ordre du jour qui concerne les modifications de la composition des membres du bureau et du conseil d'administration.

#### 5/ Présentation des modifications des membres du bureau :

- remplacement du Vice-président le Sénateur Didier BOULAUD (démissionnaire) par le Maire de Nevers Florent SAINTE FARE GARNOT, approuvé en réunion de Conseil d'Administration et de Bureau du 28 novembre.
- proposition de prolongation du mandat des membres du Conseil d'Administration et du Bureau jusqu'au deuxième semestre 2014.

Le Président explique qu'à la suite de la démission de Didier BOULAUD (ancien Vice-président de l'association), il a été proposé et accepté par le Conseil d'Administration de nommer le Maire de Nevers Monsieur Florent SAINTE FARE GARNOT comme Vice-président pour le remplacer. Il demande à l'assemblée de bien vouloir entériner cette décision du Conseil d'Administration.

Au regard du renouvellement des membres du bureau et du Conseil d'administration à effectuer en décembre 2013 (pour rappel : début de mandat en décembre 2010), et au regard du calendrier des échéances électorales du premier semestre 2014, il propose également à l'assemblée de bien vouloir approuver la prolongation du mandat des membres du Conseil d'Administration afin d'éviter d'avoir à convoquer une nouvelle assemblée générale en cas de changement entre décembre 2013 et mars 2014.

Afin de recueillir le quorum sur ce point, il précise qu'une consultation par internet a été organisée à destination des adhérents s'étant excusés pour connaître leur position sur cette proposition. L'ensemble des membres consultés sauf un, a approuvé la prolongation de mandat.

Il demande si les membres de l'assemblée ont des questions ou des oppositions à cette proposition.

Constatant qu'il n'y a ni abstention ni opposition, ces deux points à l'ordre du jour sont approuvés à l'unanimité.

Le Président donne ensuite la parole à Monsieur Jean-Jacques HENRY, Chargé de mission de l'association afin de passer au point suivant de l'ordre du jour : le rapport TRAFALGARE

#### **6/ Présentation de l'étude comparative des principaux projets de LGV, commandée au Cabinet TRAFALGARE**

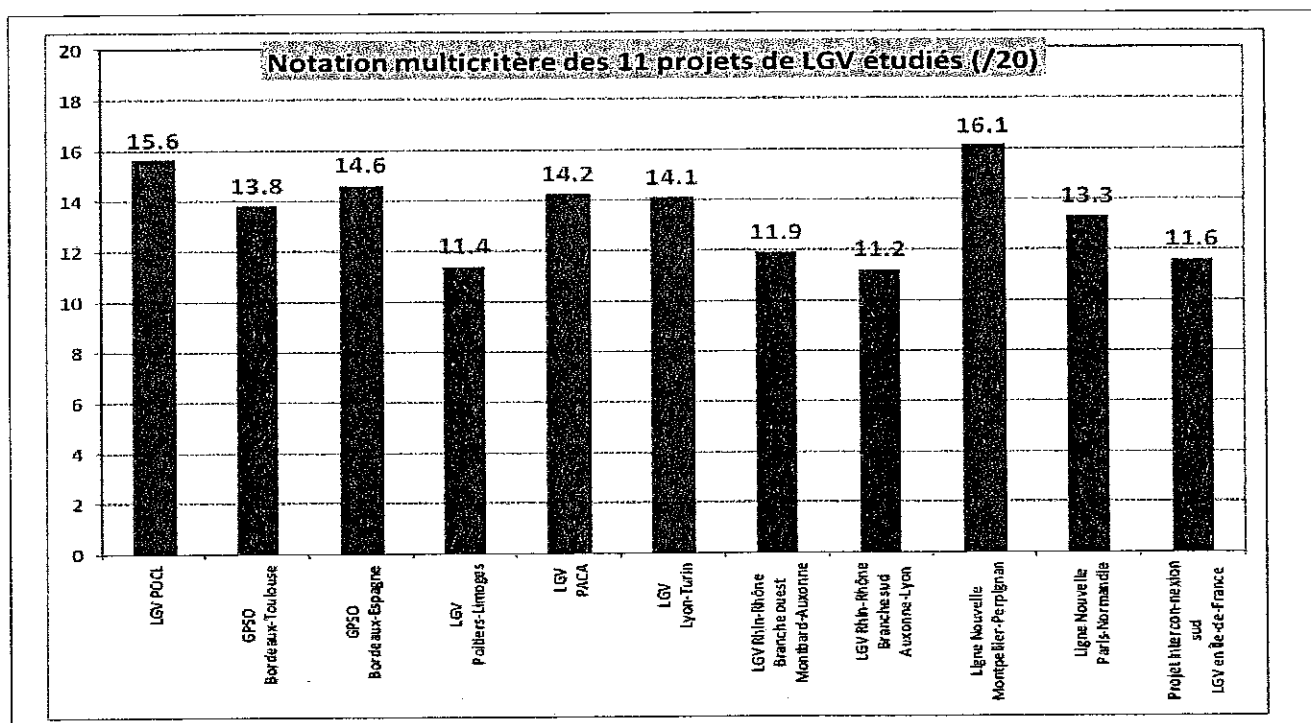
Jean-Jacques HENRY rappelle à l'assemblée que cette idée est née lors de l'Assemblée Générale de l'année dernière. Le but de cette commande réalisée par le Cabinet TRAFALGARE était de réunir le plus d'arguments objectifs possible à destination de la Commission Mobilité 21 pour démontrer que le projet POCL était sinon le meilleur, du moins un des meilleurs projets de LGV.

Monsieur HENRY explique que la demande consistait à réaliser une analyse comparative des principaux projets de LGV, en allant au-delà des critères économiques habituellement retenus.

Il récapitule le travail du Cabinet qui a d'abord commencé à identifier 11 projets qui pouvaient concurrencer POCL. A la demande de l'association, le Cabinet a pris comme méthodologie celle de s'appuyer sur des données publiques traçables et vérifiables par tous. Le Cabinet a ensuite défini les critères retenus, les a noté puis pondéré et enfin les a sommés pour obtenir un résultat global.

Jean-Jacques HENRY explique également que ces critères ont été regroupés en 6 thématiques : la mobilisation et la médiatisation du projet, l'intérêt du projet, la faisabilité, l'acceptation du projet, l'impact sur l'environnement, le coût et la rentabilité du projet. POCL a eu la meilleure notation dans 2 thématiques : la mobilisation et la médiatisation du projet, et celui de l'intérêt du projet pour la collectivité.

Le travail du Cabinet amenait l'analyse à donner une notation synthétique globale et le projet obtient la note de 15,6 ; ce qui le place en deuxième position des 11 projets étudiés.



Jean-Jacques HENRY déclare que cette étude a été reconnue par toutes les personnes qui se sont penchées dessus, et notamment les responsables des instances ferroviaires nationales, comme un bon outil très objectif. Il a donc été décidé de le transmettre dans le dossier à destination des membres de la Commission Mobilité 21.

Rémy POINTEREAU demande s'il y a des questions.

Gérard BESSON souhaite en profiter pour rappeler que ce cabinet avait déjà été consulté pour la grille d'analyse multicritères qui avait conclu et placé le scénario OUEST comme le meilleur scénario.

Rémy POINTEREAU le remercie pour ce rappel et signale que l'objectif était ici de faire une analyse générale des projets sans préciser le scénario puisque la Commission Mobilité 21 ne statuait que sur la pertinence des projets dans leur globalité.

Rémy POINTEREAU donne ensuite la parole à l'ancien Ministre Brice HORTEFEUX, Député Européen, Conseiller Régional et Président d'Honneur de l'Association.

Brice HORTEFEUX, remercie Serge GODARD pour son accueil, Rémy POINTEREAU pour son travail et salue la présence des parlementaires, élus, et des membres de l'association. Il souhaite solliciter leur avis et revenir sur quelques points. Tout d'abord, il déclare que le projet est dans une phase particulière qui se situe juste après la remise des conclusions de la Commission Mobilité 21, mais également dans la phase de préparation des futurs Contrats de Plan État-Régions, pour lesquels les Préfets ont reçu du 1<sup>er</sup> Ministre leurs premières instructions où figure parmi les axes prioritaires signalés la mobilité multimodale dont la mobilité ferroviaire. C'est enfin une période qui coïncide avec la présentation de la future génération 2014-2020 des fonds européens pour lesquels nos Régions respectives sont classées régions de transition.

Puis, Brice HORTEFEUX rappelle qu'il y a des motifs de satisfaction qui sont essentiellement produits au cours de la période de 2007 à 2012, (inscription de la ligne TGV dans la loi, lancement des études, nomination du Préfet de la région Auvergne comme Préfet coordonnateur, réalisation du débat public avec une participation record juste derrière celle pour le Grand Paris, accord unanime sur un tracé, poursuite des études par RFF sur deux scénarios de tracé) grâce à une action responsable alliant volonté et consensus.

Enfin, notre Président d'Honneur rappelle qu'il y a également des motifs d'inquiétude depuis la décision de RFF de poursuivre les études et la multiplication de signes avant-coureurs, annonceurs de mauvaises nouvelles.

Ce fut la remise en cause du SNIT avec la création de la Commission de "mobilité 21" chargée de faire le tri dans les projets. A celle-ci, il convient d'ajouter les annonces successives de Monsieur MONTEBOURG, au Mont-Beuvray en juillet 2012 demandant l'arrêt des lignes TGV, de Monsieur BIANCO en charge d'un rapport sur la fusion RFF/SNCF qui a préconisé l'arrêt de toutes nouvelles lignes TGV pour endiguer l'accroissement de la dette de RFF, et enfin, le prolongement des études RFF dont le calendrier de rendu s'éloigne toujours davantage.

A ce stade, Brice HORTEFEUX préconise pour clore son intervention, de prendre plusieurs initiatives :

- Assurer notre unité et la préserver,
- Obtenir la désignation du Préfet Coordinateur,
- Faire accélérer la création de l'observatoire et obtenir un siège pour l'association,
- Faire intégrer l'association dans le nouveau COPIL.
- Obtenir que les études préalables aux travaux du POCL soient engagées dans le prolongement immédiat de la remise des études complémentaires de RFF car les acquisitions foncières durent entre 7 et 10 ans.

Rémy POINTEREAU remercie alors Brice HORTEFEUX et donne la parole à René SOUCHON, Président de la Région Auvergne.

René SOUCHON rappelle que, malgré les 15 milliards d'économie prévus par le gouvernement dans le budget 2014, la dette de la France ne fait que progresser, et que les budgets régionaux sont en baisse notamment celui de la région Auvergne.

Il considère qu'il est donc normal que la Commission Mobilité 21 ait reporté la plupart des projets après 2030. Il rappelle également qu'il y a deux Régions qui n'ont pas encore donné leur participation aux études complémentaires à hauteur de 200.000 euros chacune.

Puis, René SOUCHON affirme que si le calendrier n'avait pas été détendu et s'il était demandé ce jour à la Région Auvergne de participer au projet, elle n'aurait les moyens de le faire qu'à hauteur de 30 millions d'euros par an, et en réalisant des coupes budgétaires dans d'autres secteurs, ce qui n'est rien à hauteur des 15 milliards d'euros demandés. Il déclare malgré cette situation qu'il ne faut pas pour autant s'arrêter mais qu'il faut continuer de faire avancer le projet pour une réalisation dans les meilleurs délais.

Enfin, il affirme que le Préfet coordonnateur va être désigné sous peu, car un déplacement ministériel est prévu dans les prochaines semaines au cours duquel le sujet sera abordé.

René SOUCHON déclare qu'il comprend la demande insistante de l'association pour que soit : désigné le Préfet, donné le calendrier de la création de l'observatoire et les dates de la tenue des prochaines instances de décision.

Il affirme qu'il ne lui paraît pas non plus anormal que les co-financeurs aient la primeur d'être informés de certaines décisions et que l'association a toute sa place dans les instances techniques.

René SOUCHON rappelle pour conclure que toute demande est légitime mais qu'il ne faut pas être excessif sous peine de mettre en discrédit le rôle de l'association.

Enfin, il rappelle toute l'importance d'entrer dans la révision des projets du RTE-T en 2023 et qu'il faut tout mettre en œuvre pour le faire.

Rémy POINTEREAU remercie et rappelle à René SOUCHON que les instances décisionnelles ne se sont pas rencontrées depuis un an et que les Présidents de Région ont la possibilité d'en faire la demande.

Rémy POINTEREAU remercie René SOUCHON et donne la parole à Monsieur Charles-Antoine de VIBRAYE, Président du Conseil de Développement du Pays des Châteaux, représentant plusieurs élus du Loir et Cher.

Charles Antoine de VIBRAYE, déclare qu'il constate régulièrement des travaux de réalisation de lignes à grande vitesse dans des départements et Régions parfois déjà équipés de 2 LGV et que nos régions sont encore une fois marginalisées et oubliées de la grande vitesse. Il affirme qu'il a l'impression de n'avoir entendu que le Maire de Toulouse s'exprimer avant la remise des conclusions de la Commission Mobilité

21. Il demande s'il n'est pas possible d'obtenir de la Région Limousin la décision de renoncer à leur barreau pour s'associer à la réalisation du POCL.

Rémy POINTEREAU remercie Charles-Antoine de VIBRAYE, et lui rappelle que le barreau n'est pas prioritaire dans les projets retenus par la Commission Mobilité 21 avant de donner la parole à Didier ROBLES, Directeur du projet POCL.

7/ Point sur les études complémentaires et la concertation par Monsieur Didier ROBLES, Directeur du Projet LGV POCL - RFF.

Didier ROBLES remercie Rémy POINTEREAU, pour cette invitation et remercie l'association pour sa participation active aux ateliers et aux travaux de RFF.

Il rappelle la décision de RFF en juin 2012 de poursuivre les études complémentaires sur la base des scénarios OUEST et MEDIAN

Il rappelle que le contexte de la Commission Mobilité 21 a donné des axes stratégiques pour réorienter la politique des transports sur le territoire national en donnant la priorité à la rénovation du réseau existant. Toutefois, elle n'oppose pas les 2 objectifs que sont la rénovation et les investissements dans de nouveaux projets selon deux propositions de soutenabilité financière.

Didier ROBLES relève les points en lien avec le POCL, soit le traitement des nœuds ferroviaires qui est une priorité retenue par la Commission et nécessite d'être traité avant la réalisation du POCL.

Il aborde ensuite deux autres éléments qui concernent POCL et alimentent la saturation des nœuds parisiens ou lyonnais concourant à la saturation de la LN1, le projet Roissy PICARDIE, petit projet en km linéaire mais qui va créer de nouvelles circulations inter-secteurs en France et le nouveau projet PACA de 7 milliards d'euros, réalisé avant 2030, et qui aura un impact sur l'horizon de la saturation de la LN1.

Enfin, il signale le report du barreau Limoges/POITIERS inscrit maintenant dans les mêmes temporalités que POCL et le barreau EST/OUEST reporté à des horizons plus lointains.

Le calendrier de POCL est donc confirmé après 2030 mais est corrélé à la saturation de la LN1 et pourrait donc être avancé si la survenance de la saturation s'avérait plus rapide que prévue.

Le Directeur du projet donne ensuite une vision d'un calendrier possible de réalisation dès 2030.

Didier ROBLES indique qu'il faut environ 5 à 7 ans d'études pour approfondir la zone de passage préférentielle et passer de deux bandes de 10km de large actuellement à des bandes de 1km de large. 5 à



7 ans est une moyenne résultant de l'expérience sur d'autres projets, mais il faut garder à l'esprit que le projet POCL doit être considéré un projet « hors norme », par la longueur de son linéaire, 500 kms.

Puis, il fixe à un an, voir un an½ la durée de la phase de déclaration d'utilité publique. Didier ROBLES rappelle donc l'importance d'obtenir que les études préalables aux travaux du POCL soient en effet engagées dans le prolongement immédiat de la remise des études complémentaires de RFF.

L'observatoire de la saturation devra donc parallèlement produire son analyse de la saturation et fera peut-être apparaître une survenance de la saturation plus rapide que prévu précédemment et dans ce cas il faudra utiliser des variables d'ajustement.

Rémy POINTEREAU demande à Didier ROBLES s'il peut présenter le calendrier simplifié dont il a pu prendre connaissance récemment qui lui paraissait plus optimiste dans les délais de réalisation.

Brice HORTEFEUX souligne alors que depuis quelques temps le projet est reporté régulièrement de 5 années supplémentaires à chaque présentation. Il précise qu'au départ il avait été annoncé 2025, puis récemment 2030 mais en aucun cas 2035 comme aujourd'hui.

Didier ROBLES explique que le projet est dans le schéma post 2030, c'est-à-dire entre 2030 et 2050. Le calendrier présenté est celui d'une réalisation au plus tôt en 2030, car il n'est certain de rien concernant autant POCL que la réalisation d'autres lignes interférant sur POCL et sur l'horizon de saturation. Il précise également que le calendrier présente une fourchette de dates entre lesquelles le projet peut se réaliser en tenant compte d'un retard potentiel dans les décisions structurantes de réalisation des étapes du POCL.

Il précise que la date à gauche sur le calendrier provisoire indique la finalisation des études de tracé en 2020. Puis 2022-2023 l'enquête d'utilité publique. 2026 : la fin des études détaillées et la fin des travaux en 2030.

Rémy POINTEREAU explique qu'il lui avait été présenté un calendrier avec un début des travaux en 2022-2023 et une ouverture de la ligne en 2030. Il lui avait même été précisé qu'avec la provision des 2 milliards d'euros pour la résorption des nœuds, le projet pouvait gagner 2 ans de réalisation.

Didier ROBLES rappelle qu'il a transposé à POCL les indications (page 40) des conclusions du rapport de la Commission Mobilité 21 précisant la durée de réalisation d'un projet pouvant varier de 8 à 20 ans. Cependant il précise qu'il existe des marges de manœuvre permettant de gagner du temps.

Florent SAINTE FARE GARNOT, explique que la réalité des finances publiques rendait une réalisation 2020-2025 difficile et qu'il semble que cette échéance soit aujourd'hui évanouie. La date de 2030 paraît cependant réalisable et l'enjeu réside dans la nécessité de trancher rapidement sur un scénario pour permettre la continuité rapide des études. Une réflexion sur le calendrier des décisions qui nous attendent est nécessaire et la plus difficile étant celle d'arrêter le tracé.

Serge LEPELTIER, rejoint Brice HORTEFEUX dans sa stupéfaction concernant la lecture du calendrier présenté. Selon lui les dates de 2030–2035, où figurent la période des recherches archéologique, des acquisitions foncières et des travaux, contredisent et sont incohérentes avec une possible mise en service en 2030.

Didier ROBLES confirme que si les procédures des étapes sont respectées, une réalisation est possible en 2030. Ce calendrier présente des fourchettes variables de délai qui doivent être définies.

Daniel DUGLERY demande que l'enveloppe de 2 milliards d'euros permette un phasage de réalisation de la ligne Bourges Montluçon.

Rémy POINTEREAU rappelle que ce point fait partie des demandes et conclusions récurrentes de l'association.

Louis Giscard d'ESTAING explique que les années laissées en jachère à deux reprises (2023–2025 et 2028–2030) ne sont pas cohérentes pour une réalisation du projet en 2030 et paraissent inutiles en tant que dates « tampons » dans le respect du calendrier habituel des étapes de procédures.

Didier ROBLES explique que ce calendrier est réducteur et a engendré des défauts de schématisation pour être projeté aujourd'hui. Il propose alors de faire parvenir à l'association un planning technique plus pédagogique faisant apparaître les marges de manœuvre et une possibilité de commencer les travaux dès 2028.

Jean-Jacques KEGELART, déclare qu'il a toujours été dit que la durée des études d'un tel projet pouvait varier de 7 à 10 ans. A sa connaissance, aucune nouvelle réglementation n'est sortie pouvant contredire ce calendrier. Enfin, le projet sera d'autant plus assuré de pouvoir candidater à la révision du RTE-T en 2023 si les études préalables à l'enquête d'utilité publique puis la DUP et enfin les études d'acquisitions foncières ont été engagées.

Il demande que RFF transmette ce nouveau planning corrigé et souhaite savoir quand RFF va remettre ses conclusions concernant la remise des études complémentaires.

Didier ROBLES précise que la phase d'études complémentaires en cours n'était pas prévue au moment du débat public, quand RFF évoquait une durée d'études de 7 à 10 ans. Or cette phase d'études conduit au choix possible d'un scénario environ 2 ans après la fin du débat public. Il confirme que les résultats vont être présentés sous peu, dès la convocation des instances de décision (COPI) sous la présidence du Préfet lorsqu'il aura été désigné.

Le Directeur du Projet rappelle que les études complémentaires ont permis **d'apporter des éclairages et d'approfondir des points importants**. Il fait une rapide présentation des approfondissements réalisés et notamment ceux concernant :

- les conditions de la **faisabilité financière** et l'évaluation socio-économique
- l'horizon de **saturation de la LGV Paris - Lyon existante**
- l'**évaluation environnementale** et les conséquences en termes de risques et de coûts
- les **performances des dessertes** envisageables selon les scénarios
- l'articulation du projet avec la modernisation du **réseau existant** et la cohérence avec les autres projets de développement du réseau
- en Ile-de-France, la possibilité de développer avec les partenaires concernés une **approche commune de la LGV POCL et des transports du quotidien**.
- les conditions de la pertinence d'un **phasage**

Il rappelle que les études de débat public présentées par RFF avait rencontré certaines limites, soulignées par le public pendant le débat et que RFF a bien entendu, entre autre la critique des analyses socio-économiques des scénarios ne permettant pas selon les acteurs de prendre en compte la dimension d'aménagement du territoire. Ces analyses ont été complétées dans la concertation; les demandes des acteurs sont désormais renseignées.

Le **Président Rémy POINTEREAU** remercie Didier ROBLES pour sa présentation démontrant la volonté de RFF de poursuivre le projet et qui, a-t-il précisé, est avant tout un projet d'aménagement des territoires.

Il propose alors à l'assemblée de poser des questions sur la présentation qui vient d'être faite.

**Daniel DUGLERY** s'étonne de l'affirmation d'une amélioration de la desserte Montluçon-Lyon dans la présentation projetée.

**Didier ROBLES** déclare qu'une adaptation est en cours de finalisation d'étude.

**Rémy POINTEREAU** demande qu'une vision globale soit présentée.

**Didier ROBLES** lui affirme qu'elle est en cours et fera l'objet de la présentation de restitution dans la synthèse des conclusions de RFF.

**Philippe BEL** demande à quelle date sera décidé le choix du scénario.

**Alain BRUNAUD** demande quant à lui quels seraient les facteurs qui pourraient accélérer la réalisation du projet.

**Gérard BESSON** exprime son inquiétude sur la présentation continue des 2 scénarios et sur le fait que la restitution par RFF des ateliers ne corresponde pas toujours à ce qui a été entendu par les acteurs. Il s'inquiète également que le nouveau calendrier présenté puisse devenir le nouveau calendrier de référence.

Il demande donc expressément à RFF que soit corrigé cet amoncellement de petites erreurs qui finissent par devenir parole officielle.

**Didier ROBLES** s'engage à faire les modifications nécessaires sur le calendrier ; sur le document d'étape de la concertation cité par M. BESSON qui pouvait donner l'impression dans sa rédaction que Paris pouvait être assimilé à l'Île de France, M. ROBLES rappelle que ce point là est éclairci et que cette différenciation figure bien systématiquement dans l'ensemble des rendus de RFF. Cependant concernant les 2 scénarios, son équipe a reçu le mandat de travailler sur les deux scénarios depuis la décision du CA de RFF du 7 juin 2012. Il rappelle qu'ils n'ont pas pouvoir de décision.

**Rémy POINTEREAU** demande à nouveau à Didier ROBLES de préciser le calendrier de décision du choix du scénario final retenu et les invités qui seront conviés. Il demande également à RFF de préciser les critères sur lesquels l'engagement de financement sera effectué. Il déclare que le choix du scénario retenu comptera dans l'engagement financier des Présidents de Régions et des Présidents d'agglomérations. Il précise enfin à RFF qu'il est urgent de restituer le travail des études complémentaires pour que les co-financiers puissent se décider en toute connaissance, au plus tard fin 2014. Enfin, il demande à RFF de donner une réponse sur les études liées aux surfaces agricoles.

**Didier ROBLES** lui répond que les résultats des études sur les surfaces agricoles ont été donnés dans l'atelier du 18 juin 2013. Il lui précise à nouveau que c'est bien le COPIL qui rendra compte de ses conclusions à l'Etat, qui lui décidera.

**Florent SAINTE FARE GARNOT** revient sur la question du calendrier de la décision. Il préconise que sur un plan technique, sous réserve que la synthèse de RFF soit rendue rapidement, il serait possible de trancher sur un scénario avant Noël. Il précise toutefois que sur un plan politique, le débat doit être ouvert pour savoir s'il faut solliciter un calendrier extrêmement dynamique juste avant les municipales ou attendre après les élections municipales. Le Maire suggère donc que l'association propose un calendrier de décision au COPIL avec deux objectifs : la décision doit intervenir à un moment pertinent, et puisque l'association ne fait pas partie du COPIL, il faut faire une proposition méthodologique afin d'élargir les lieux de préparation de la décision.

Il préconise donc que l'association demande des états préalables à la décision.

**Rémy POINTEREAU** récapitule alors un calendrier qui serait idéal.

- Synthèse de RFF en Novembre
- Désignation du Préfet dans les semaines qui viennent
- Relancer le rdv auprès du Ministre des Transports Frédéric CUVILLIER, avec l'aide du Vice-président.
- Redemander un siège au sein de l'observatoire de la saturation et l'intégration dans le COPIL

Le Président précise que toutes ces demandes ont été formulées maintes fois et il affirme qu'il est certain que les Présidents de Régions ne pourront pas prendre de décision sans consulter les Présidents des Conseils Généraux, les Maires des grandes villes et les Présidents d'Agglomérations. Aussi propose-t-il que l'association organise un tour de table financier des différents partenaires pour rassembler les élus et les entendre sur un pré-engagement financier. Il lui semble impossible que les Régions puissent prendre une décision avant Noël sans savoir qui paye quoi et combien.

Cependant, il déclare que ce rôle revient au Préfet et rappelle l'urgence de sa désignation.

Enfin, le Président indique qu'il faut profiter du temps qui est imposé pour faire avancer la modernisation des lignes complémentaires du POCL comme le POLT et la ligne Bourges/St-Amand/Montluçon. Concernant cette dernière, il propose aux communes concernées la création d'un Comité d'action spécifique, dans le cadre de l'association TGV Grand Centre Auvergne, qui soutiendra la demande d'électrification et de modernisation de la ligne Bourges/St-Amand/Montluçon.

Didier ROBLES propose de revenir sur les données environnementales puis il présente quelques cartes des enjeux des sensibilités qui feront l'objet de la réunion de synthèse.

Christophe MAGNIEN représentant le domaine Joseph MELLOTT souhaite juste rappeler que le scénario Médian impacterait un territoire viticole fleuron de l'économie locale et connu internationalement.

Rémy POINTEREAU rappelle rapidement les autres points qui étaient à l'ordre du jour, notamment la campagne de communication qui a été abordée dans le rapport moral et le rapport d'activité et dont chaque participant a pu suivre le déroulement mais également la Décision de la Commission Mobilité 21 qui a été largement présenté et relayé par la presse puis il présente les excuses de la garante de la concertation Madame Mélanie GOFFI qui n'a pu se joindre à la réunion mais a transmis une note qui est distribuée à tous les participants.

Concernant le point sur les actions à mener, il précise qu'elles ont également été largement abordées ce jour et que les réponses seront communiquées par mail.


Rémy POINTEREAU pour conclure demande à Didier ROBLES qu'il puisse transmettre le plus rapidement possible la date de la réunion de synthèse et il rappelle enfin qu'il avait toujours affirmé que le parcours serait semé d'embûches, environnementales, financières, « politiques »... et qu'aujourd'hui le combat n'est pas terminé et qu'il faut continuer plus que jamais à se mobiliser.

Le Président remercie alors tous les participants pour leur patience et leur mobilisation et réaffirme que le projet reste vital pour tous les territoires, non pas en 2035, ni en 2030, mais avant 2030 !

Il lève la séance à 16h45.



Le Président  
Rémy POINTEREAU



Le Secrétaire  
Nicolas FORISSIER