



-
Le Président

Madame Mélanie GOFFI
Garante de la concertation
Projet POCL
BP 30001
92702 COLOMBES

Bourges, le 8 septembre 2014

Madame la Garante,

Suite à la présentation de la synthèse de la concertation par RFF, et à la tenue de notre Conseil d'Administration du 11 juillet dernier, je vous ai fait parvenir il y a peu, la motion votée par les représentants des membres de l'Association et la copie des courriers adressés au Gouvernement.

Notre motion rappelle la position maintes fois ré-affirmée des adhérents de l'Association en faveur du scénario Ouest.

Par ailleurs, comme précisé par RFF lors de leur présentation de synthèse et sur le site dédié au projet : « chacun est invité à exprimer son avis et faire part de ses remarques, jusqu'en septembre 2014 ».

Aussi, je tiens par ce courrier à vous transmettre l'avis de l'Association sur la synthèse de la concertation présentée par RFF.

Pour votre information, cet avis va être transmis parallèlement au Préfet Coordinateur Michel FUZEAU, en Préfecture de Région Auvergne, à RFF : anne-sophie.demolins@rff.fr; et aux membres du COPIL.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir en faire part lors du prochain COPIL.

Vous en remerciant, je vous prie de croire, Madame la Garante, à l'assurance de mes sincères salutations.

Bien à vous

Rémy POINTEREAU
Sénateur du Cher
Président de TGV Grand Centre Auvergne



Avis de l'Association TGV Grand Centre Auvergne

sur le document de RFF

« Eléments pour le choix d'un scénario »

Ce document synthétise le résultat des études complémentaires engagées par RFF après le débat public. Leur objectif était d'éclairer les décideurs sur le choix d'un scénario.

Le parti pris de RFF en faveur du tracé médian a été nettement perceptible au cours des différentes réunions qui ont ponctué cette longue phase d'étude et de pseudo concertation.

Cette posture se retrouve dans le document. La présentation qui en est faite met systématiquement en avant les avantages du tracé médian en forçant le trait. La neutralité qui aurait dû prévaloir dans cet exercice est absente.

Sur les aspects économiques

L'année d'étude n'a au fond rien apporté de nouveau. L'association TGV GCA, constatant une incompréhension et un doute sur les affirmations de RFF dans le document du débat public, avait sollicité une contre-expertise sur ce point. Les dires de l'expert n'ont pas été convaincants.

L'association l'a dit après la présentation de l'expert et a confirmé ce point de vue à la réunion de présentation des études le 8 juillet.

Sur les aspects environnementaux

Le choix de zoomer sur la traversée de la Sologne nous paraît tendancieux. Il est de nature à influencer le lecteur en grossissant la difficulté de traverser la Sologne alors que la contre-expertise sollicitée par l'Association ne concluait pas du tout à une impossibilité. Il est regrettable que RFF n'ait pas exploré plus au fond cette hypothèse.

La présentation graphique sous forme de cartes des secteurs à risque est à charge contre le tracé ouest car elle sous-estime les conséquences sur des activités agricoles très sensibles du tracé médian, et l'évaluation du calcul de la surface des terres agricoles et viticoles impactées (en constante diminution en France) avec ses conséquences sur la politique agricole nationale et leur préservation.

D'une manière plus générale, les conséquences humaines, économiques sur les régions agricoles sont présentées en mode mineur par rapport à l'impact sur les espèces et habitats, notamment 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.

Par ailleurs, l'inconvénient majeur d'une « balafre » au travers du Pays Fort et du Sancerrois n'est pas exprimé alors que le tracé ouest évolue lui dans des zones déjà traversées par de grandes infrastructures.

Ainsi, les possibilités qu'offrent le scénario OUEST d'exploiter un jumelage d'infrastructure en Région Centre, même sur une petite partie du tracé retenu (jumelage de la RN 20 au sud de Salbris, les 30 km linéaire de l'aérotrain au nord d'Orléans), sont également sous-estimées comparativement à la création d'un pretium-doloris de territoires vierges impactés que RFF ne sait pas chiffrer.

Et cela, malgré les contre-expertises présentées confortant à la fois la possibilité de traverser une zone Natura 2000, 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.

Enfin, les études topographiques des territoires traversés par le scénario Médian en Région Centre sous-qualifient la typologie très irrégulière des territoires en Sancerrois car elle ne peut être évaluée précisément à ce stade des études, mais de fait, augmentera le coût des travaux d'infrastructure dans cette zone de passage.

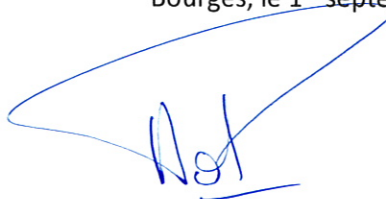
Sur le mode de concertation et le pilotage de ces études

Il est intolérable que l'instance consultative regroupant les élus n'ait même pas été réunie une seule fois au cours de cette phase d'étude.

Le dernier Conseil d'Administration de l'association a confirmé le choix quasi-majoritaire de ses membres.

Les élus ont bien l'intention dans les prochains mois de faire entendre leur point de vue auprès de Monsieur le Préfet d'Auvergne, Préfet coordonnateur du projet et de l'ensemble du gouvernement.

Bourges, le 1^{er} septembre 2014



Rémy POINTEREAU
Sénateur du Cher
Président de TGV
Grand Centre Auvergne