

Didier ROBLES commente ensuite le document établi par RFF qui synthétise en 12 pages les éléments pour le choix d'un scénario (dont la plupart des commentaires ci-dessous sont extraits du document cités en référence).

Il explique que Sylvain CAILLOT, chargé d'études Infrastructures, a présenté les apports de la concertation et des études en matière de dessertes et fonctionnalités, concernant la thématique des ateliers techniques de concertation organisés autour de l'axe :

- **De Paris à Nevers : quelle desserte ?** Quelles fonctionnalités ? Quels services ? Quels enjeux en termes d'infrastructures ?
- **De Nevers à Lyon : quelle desserte ?** Quelles fonctionnalités ? Quels services ? Quels enjeux en termes d'infrastructures ?

Le débat public avait révélé que :

- aucun des quatre scénarios ne se dégageait comme la réponse évidente et partagée à l'ensemble des enjeux ;
- les explications de RFF sur le fonctionnement de la desserte méritaient d'être approfondies ;
- les besoins de déplacements n'avaient pas été suffisamment explicités

La concertation avait pour objectifs d'éclairer la définition d'un scénario final sur la base des scénarios Ouest et Médian :

- avec « *des adaptations possibles notamment en région Centre pour tenir compte des attentes exprimées sur l'équilibre de la desserte de la région* »
- avec « *des adaptations possibles notamment en région Auvergne pour répondre aux attentes exprimées concernant la fiabilité des liaisons avec Paris et Lyon pour Clermont-Ferrand, et la qualité des dessertes envisageables pour Vichy, Montluçon et Moulins* »

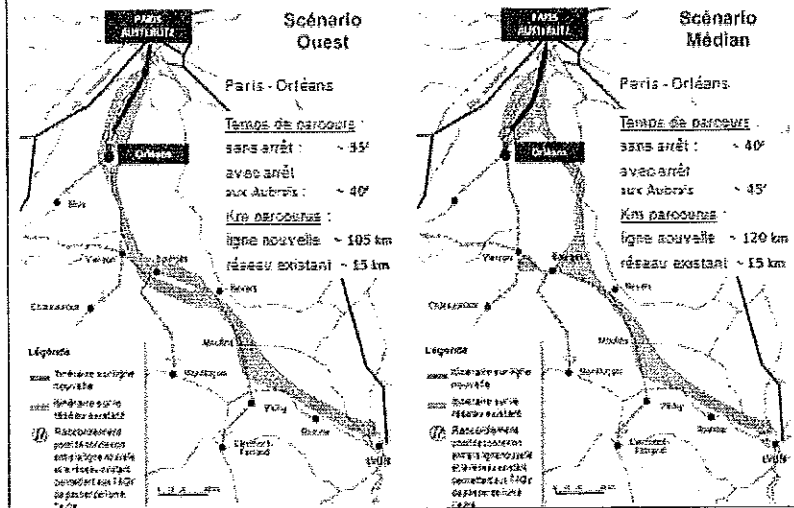
Il présente les grandes étapes de l'atelier technique « Dessertes-Fonctionnalités », telles qu'elles sont présentées en page 35 du bilan intermédiaire de la concertation, avant de revenir sur **la méthodologie de l'élaboration des schémas de dessertes**, partagée lors de la concertation. Les différents éléments de cette méthode progressive sont exposés :

- l'étude des caractéristiques du territoire : population, emplois, etc (aujourd'hui et demain) ;
- l'observation des déplacements : volumes tous modes et parts modales ;
- les itinéraires permis par l'infrastructure, ou la manière dont l'infrastructure (ligne nouvelle et réseau existant) peut répondre aux besoins ;
- la vérification de la viabilité de la desserte, à travers l'étude du remplissage des trains (qui impose, dans le projet POCL, de regrouper les villes du grand centre de la France) et de l'équilibre économique de futurs opérateurs. Le modèle permet de vérifier comment le train se remplit.

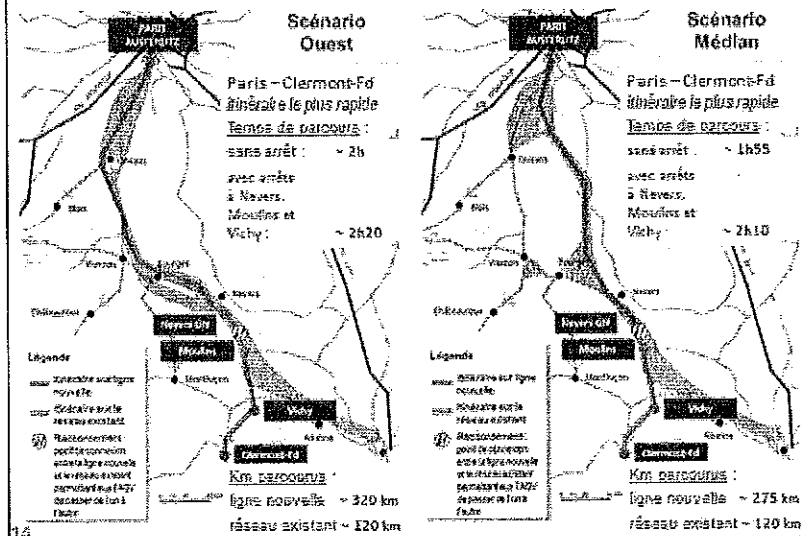
Il explique que la contre-expertise réalisée sur les études de trafics et la socio-économie permet de dire que cette méthode est la plus adaptée et éprouvée à ce jour.

Il rappelle le **principe fondamental d'articulation entre la ligne nouvelle et le réseau existant, grâce à des raccordements, qui permet aux trains de desservir les villes dans leurs gares de centre-ville.**

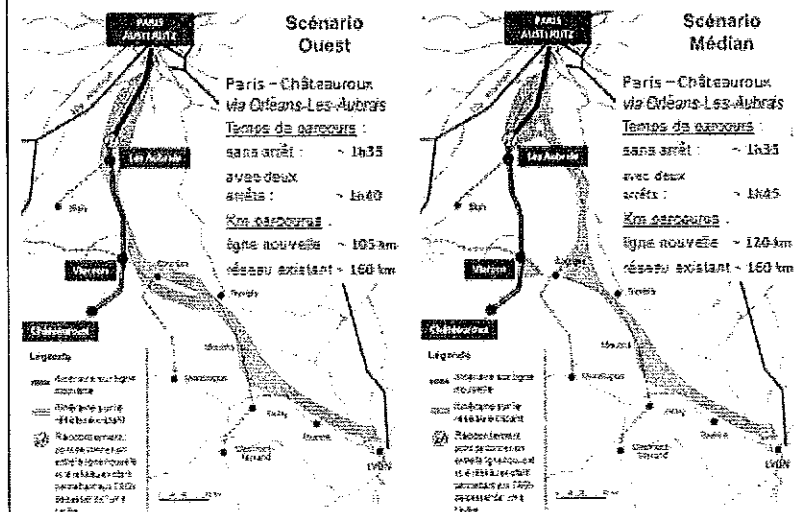
Itinéraire Paris - Orléans



Itinéraire Paris - Clermont-Ferrand



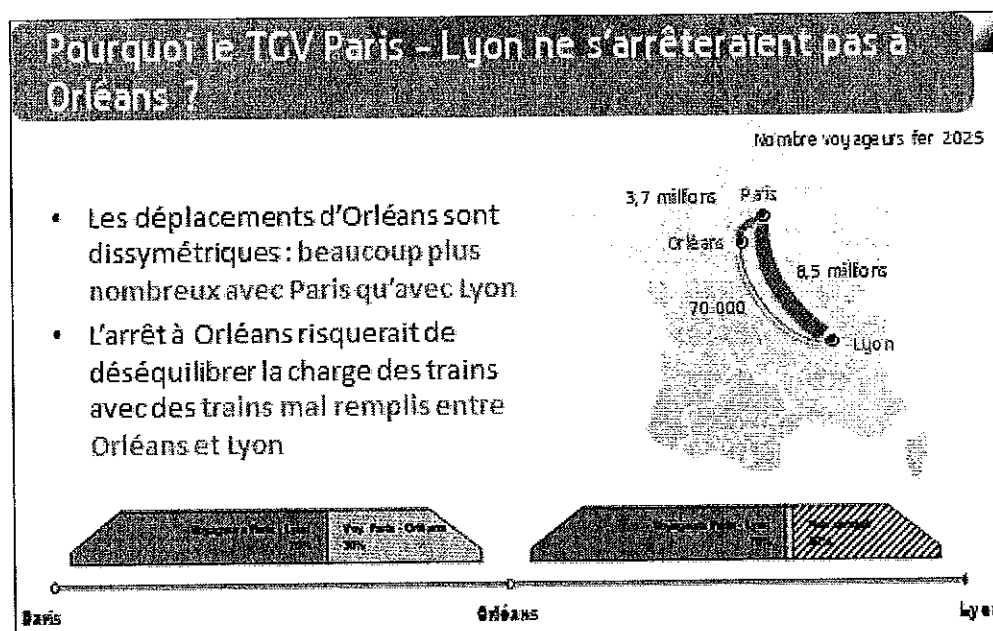
Itinéraire Paris - Châteauroux



Ce principe s'applique dans l'un et l'autre des scénarios du projet POCL. C'est ce qui permet de faire circuler différents trains, qui vont utiliser différemment l'infrastructure.

Il explique également que le regroupement de plusieurs villes est nécessaire pour assurer le remplissage des trains. C'est par ce critère que l'on peut aujourd'hui apprécier la pertinence des dessertes présentées pour les opérateurs ferroviaires. En dessous d'un certain niveau de remplissage moyen une desserte peut être estimée comme non viable pour les futurs opérateurs, les recettes ne couvrant pas les coûts d'exploitation afférents à ces dessertes

De même ce critère a permis d'expliquer, pendant la concertation, pourquoi les TGV Paris-Lyon ne pourront pas s'arrêter à Orléans, quel que soit le scénario.



L'ensemble des dessertes est présenté en pages 68-69 du bilan intermédiaire de la concertation, et retranscrit dans les tableaux des pages 66-67. On retrouve dans les tableaux le potentiel de déplacements, qui permet d'apprécier les fréquences, et une colonne de commentaires synthétiques qui permet la comparaison entre les scénarios.

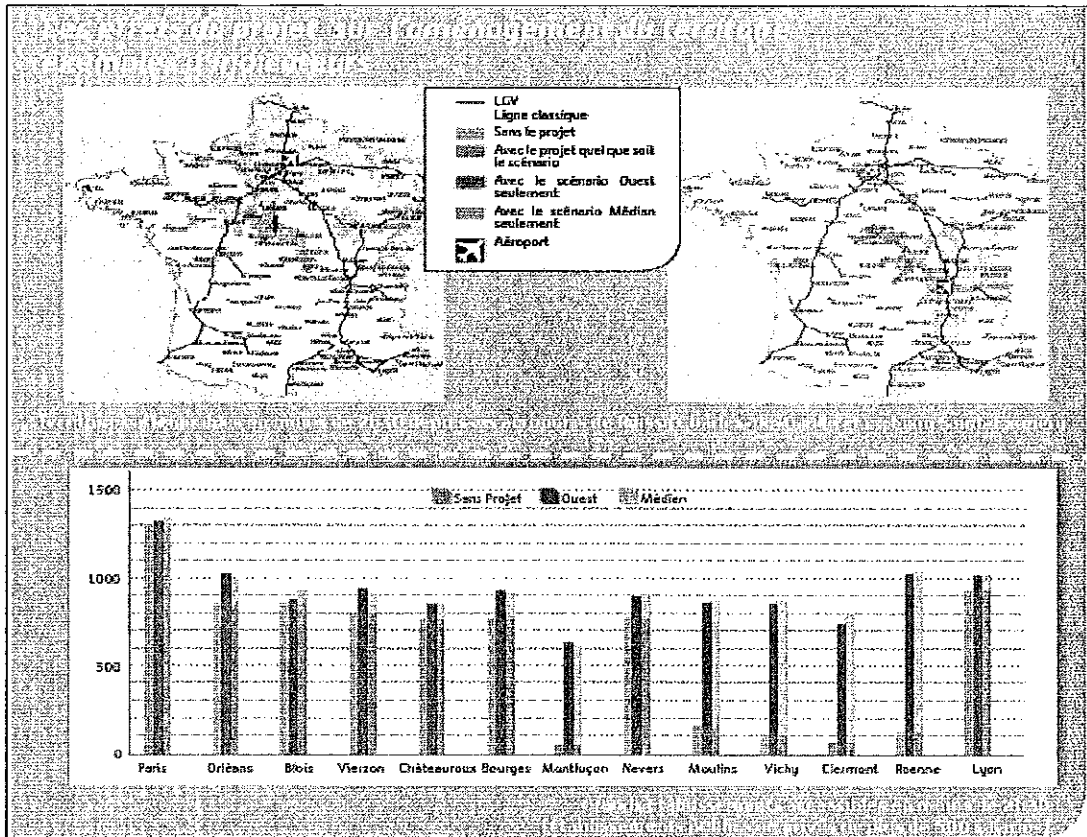
La concertation a permis de ré-interroger les liaisons province-province, et notamment les liaisons des villes de la région Centre et de l'Auvergne vers Roissy-Charles-de-Gaulle et Lille d'une part et Lyon et le Sud-Est d'autre part. Aujourd'hui, grâce à la concertation, les schémas de dessertes finaux présentent un bilan économique meilleur que ceux présentés lors du débat public : ils répondent mieux aux besoins, ils apportent davantage de trafics, donc un meilleur équilibre que les schémas présentés lors du débat public.

Parmi les évolutions depuis le débat public, on notera :

- Pour répondre à la demande d'un départ tôt le matin/retour tard le soir sur la liaison Orléans – Lyon, les liaisons intersecteurs du type Lille-Marseille ont été « coupées » : certaines assurent la liaison Lille-Roissy-Orléans-Blois, d'autres assurent la liaison Orléans - Lyon.
- L'examen d'une liaison Limoges – Châteauroux – Bourges – Lyon a été demandé. L'étude révèle qu'un aller-retour par jour est envisageable.
- Ainsi, les évolutions suggérées par la concertation ont permis d'aboutir à des schémas de desserte globalement améliorés pour les dessertes intersecteurs : les gains de trafic potentiels sont légèrement supérieurs aux schémas présentés en débat public.

Au final, les tableaux de fréquences et de temps de parcours et l'analyse de tous ces indicateurs ont permis de confirmer que les scénarios Ouest et Médian sont très proches :

- quel que soit le scénario, le projet POCL apporte une amélioration d'accessibilité substantielle au territoire par rapport à une situation sans projet ;
- les différences sont peu nombreuses et très faibles entre les deux scénarios : elles portent sur des relations à plus faible enjeu de déplacement et pour lesquelles le niveau d'offre pour le scénario le moins bon répond convenablement aux besoins ;
- enfin, ces rares différences se manifestent parfois au profit d'un scénario, parfois au profit de l'autre.



Il précise que les indicateurs du nombre d'A/R sont développés pages 96-97 ou page 103 pour l'accès aux aéroports.

Ville et nombre de déplacements, tous modes par jour dans les 2 sens, à l'horizon du projet	Nombre d'AR dans la journée directs (et avec 1 correspondance) et temps de parcours moyen *				Commentaires sur les apports potentiels du projet, par rapport à une situation sans projet
	Situation sans projet	Scénario Ouest	Scénario Médian	Scénario Médian	
L'amélioration des liaisons avec Paris - demande de déplacements avec Ville-de-France -					
Orléans les Aubrais	10 000	12	22 dont 17 TGV	35 min	Un gain de temps d'environ 1/2 h ; des trains rapides (type TGV) desservant aussi Orléans toutes les semaines de quelques trains classiques (Intercités)
Blois	11 000	11	11 dont 8 TGV	1h	Un gain de temps moyen d'environ 20 à 40 min
Vierzon	2 200	8	8	55min	Un gain de temps d'environ 1/2 h
Châteauneuf	4 000	7	7	1h30	Un gain de temps de près d'1h
Bourges	6 000	7	7	55 min	Un gain de temps de près d'1h
Moulins sans correspondance avec le projet	6 000	7	7	1h10	Un gain de temps d'environ 30 à 45 min
Moulins	1 400	3	3	2h10 (2h30)	Un gain de temps moyen d'environ 30 à 45 min
Nevers	1 700	7	7	1h25	Un gain de temps d'environ 1h à 1h15 ; un renforcement des fréquences
Vichy	2 200	13	13	1h50	Un gain de temps d'environ 1h à 1h15 ; un renforcement des fréquences
Clermont-Ferrand	3 500	13	13	2h15	Un gain de temps d'environ 1h à 1h15 ; un renforcement des fréquences
Bourges sans correspondance avec le projet	800	3	3	1h30 (2h30)	Des liaisons directes rapides vers Paris ; Un gain de temps d'environ 1h à 1h15 sur les liaisons en cours.

Didier ROBLES aborde ensuite le 2^{ème} grand pilier du projet relatif à la thématique des ateliers techniques de concertation organisés autour de l'axe :

- Aménager le territoire et doubler Paris – Lyon : Comment les deux piliers du projet peuvent-ils assurer sa faisabilité financière ?

Didier ROBLES donne les chiffres suivant qui détaille qu'à l'horizon du projet, tous modes de transport confondus, dans les 2 sens, on comptera plus de 10 millions de déplacements annuels entre l'Île-de-France et Lyon (30 000 déplacements par jour, dont 75% en TGV), et plus de 35 millions entre l'Île-de-France et le Sud-Est (45% en TGV).

Si les deux scénarios permettent le doublement de la ligne Paris-Lyon par le report des TGV de la ligne actuelle sur la ligne POCL, ils ne répondent pas de la même manière à cet objectif.

Il explique que le scénario Médian permet un gain de temps de 10 minutes par rapport à l'itinéraire actuel, qui bénéficiera non seulement à un nombre de voyageurs important, et induira aussi autour d'1 million de voyageurs supplémentaires par an, représentant 2 à 3 AR par jour en plus sur Paris – Lyon et Paris – PACA.

En outre, il précise que dans le scénario Ouest, l'itinéraire Paris-Lyon est plus long d'environ 70 kilomètres par rapport à l'actuel, pour un service offert aux voyageurs (temps de parcours) identique : les coûts d'exploitation des trains seront plus élevés que sur l'itinéraire existant sans que le transporteur puisse développer des recettes supplémentaires. Dans le scénario Médian, l'itinéraire Paris-Lyon est plus long d'environ 25 kilomètres par rapport à l'actuel, mais le service aux voyageurs s'améliore (gain de temps) : l'augmentation des coûts pour le transporteur peut être compensée par un surcroît de recettes.

Il déclare que cette différence de performance significative entre les deux scénarios sur l'itinéraire Paris-Lyon pose la question de l'attractivité de l'itinéraire alternatif pour les transporteurs, et pour les voyageurs.

Il explique que tous les projets d'infrastructures sont analysés au regard des avantages (sécurité, gain de temps,...) et des inconvénients (coûts financiers, impact environnemental,...) qu'ils apportent à la société. Ces évaluations se traduisent par le « taux de rentabilité interne - TRI » (pour qu'un projet crée de la valeur, il doit être supérieur à 3,6%) et la « valeur actualisée nette - VAN » (elle doit être positive). Pour les deux scénarios, ces indicateurs révèlent que le projet apporte plus d'avantages que de coûts pour la collectivité.

Il développe son explication en précisant que les avantages de l'enjeu « Doublement de Paris-Lyon » sont quant à eux supérieurs pour le scénario Médian (gains de temps des usagers préexistants, nouveaux usagers et nouvelles recettes, coûts d'exploitation plus faibles), quand les avantages et les coûts relatifs à l'enjeu « Aménagement du territoire » sont identiques. C'est ce qui explique la différence de VAN et de TRI.

Le coût du projet POCL est estimé à 12,9 milliards d'euros (aux conditions économiques de 2010). Plus le projet attire de voyageurs, plus la part d'autofinancement hors subvention publique est importante grâce au péage versé par les entreprises ferroviaires à RFF. C'est ainsi que le scénario Médian permet un autofinancement plus important que le scénario Ouest.

RFF en tire les enseignements suivants :

- la principale différence se tient entre la situation sans le projet et celle avec le projet : quel que soit le scénario, POCL apporte une amélioration substantielle d'accessibilité au territoire ;

- **en comparaison, les différences sont très faibles entre les deux scénarios Ouest et Médian** : elles sont peu nombreuses ; lorsqu'elles se manifestent, elles sont de faible ampleur, portent sur des relations à plus faible enjeu de déplacement et pour lesquelles le niveau d'offre pour le scénario le moins bon répond déjà convenablement aux besoins ;

- **les rares différences constatées se manifestent parfois au profit d'un scénario, parfois au profit de l'autre.**

Aucun des deux scénarios ne se distingue pour le pilier «Aménagement du territoire»

Enfin, Didier ROBLES développe les commentaires concernant l'axe : Environnement – Agriculture – Viticulture en région Centre en précisant que les cartes relèvent les points essentiels retenus.

Il rappelle que sur les enjeux environnementaux, les discriminations possibles des scénarios Ouest et Médian n'interviennent qu'en région Centre où deux options de passage sont examinées. Il précise qu'à ce stade du projet, l'incidence environnementale s'évalue en termes de risque : les caractéristiques du projet ne sont pas encore connues, l'option de passage est d'environ 10km de large (le tracé sera in fine d'une largeur d'environ 100 mètres).

Il rappelle qu'en 2012-2013, la concertation a permis d'enrichir les données et de partager la méthode de chacune des étapes de l'analyse du risque environnemental :

- **l'identification des enjeux**, composantes intrinsèques du territoire : de nouveaux critères et indicateurs ont été pris en compte dans les études en fonction de la demande des participants (données économiques sur les activités agricoles, éléments sur la qualité agronomique des sols, données sur le prix du foncier, ...)
- **l'évaluation de la sensibilité de ces enjeux** : les niveaux de sensibilité attribués aux différents enjeux ont ainsi évolué par rapport aux niveaux de sensibilité attribués dans les études précédentes ;
- **l'évaluation des risques d'impact du projet** sur ces enjeux en fonction de la contrainte à la réalisation du projet qu'ils représentent.

1ère étape : l'identification des enjeux, c'est-à-dire de ce qui compose le territoire. Les ateliers ont ainsi produit, en concertation :

- Des cartes d'occupation du sol milieu humain (annexes 3 du rapport d'études) et milieu naturel (pages 190 et suivantes du rapport d'études)
- La grille des critères et indicateurs (annexes 2 du rapport d'études) à retenir pour l'évaluation environnementale, adaptés aux territoires concernés et au stade d'étude du projet (*élaborée ensemble au cours des ateliers de janvier et mars 2013*)
- Des cartes des indicateurs (milieux humains et biodiversité) issus de cette grille (*présentées à l'atelier de mai 2013*)

Les données recueillies ont concernées 8 thématiques, 35 indicateurs : urbanisation et foncier, agriculture et viticulture, sylviculture, tourisme et loisirs, patrimoine, biodiversité, autres (captages, géologie, sites Seveso, zones inondables, ...). Il indique que pour comparer les scénarios, la synthèse du risque environnemental élevé sur les sensibilités les plus fortes est présentée ci-contre. Le détail est disponible dans les études et le bilan intermédiaire de la concertation, accessibles sur le site Internet du projet.

2ème étape : les sensibilités. Les données ont été hiérarchisées, thématiques par thématiques.

- Les grilles de hiérarchisation des enjeux pour le milieu humain (pages 119 et suivantes du rapport d'études Diagnostic environnemental) et pour le milieu naturel (pages 18 et suivantes du rapport d'études) pour sélectionner les indicateurs les plus pertinents pour l'évaluation (*élaborées ensemble au cours des ateliers de mai et juin 2013*)

- Les cartes de sensibilités issues de ces grilles, présentées par thèmes et présentées de façon synthétique pour le milieu humain (pages 129 et suivantes du rapport d'études Diagnostic environnemental) et pour le milieu naturel (pages 109 et suivantes du rapport d'études).

3^{ème} étape : la prise en compte des sensibilités par le projet : évaluer le risque d'impact

L'évaluation du risque s'est établie selon trois composantes :

- **Les possibilités d'évitement** des zones de sensibilités majeures et fortes
- **L'ampleur des mesures** de réduction et de compensation des impacts connus d'une infrastructure linéaire
- **Les risques pour la faisabilité** induits par les procédures nécessaires pour la réalisation du projet (dont surcoûts et acceptation)

Selon les experts indépendants auditionnés dans la concertation, le rapprochement de deux infrastructures (jumelage) peut être favorable à la maîtrise des impacts sur l'environnement sous certaines conditions :

- que les infrastructures soient jumelées étroitement (moins de 50 m entre les deux infrastructures);
- que les sections jumelées soient les plus longues possibles;
- que les deux infrastructures soient conçues en même temps.

Le scénario Ouest traverse la Sologne, où préexiste l'A71. Or non seulement toutes ces conditions ne sont pas toujours réunies, mais le projet présente parfois le risque d'aggraver la situation existante, et d'augmenter les coûts du projet là où il y aurait jumelage.

Sur les 80 km de lignes nouvelles à créer au sein de la zone Natura 2000 Sologne :

- 40 à 50 km seraient potentiellement jumelables, dont 10 à 25 km en jumelage étroit (<50 mètres)
- le jumelage avec l'autoroute A71 serait inenvisageable sur 30 à 40 km.

Le risque d'impact est la résultante des trois critères utilisés : c'est la moyenne des niveaux de risque attribués à chacun des critères.

En matière d'environnement, du fait du nombre, de la diversité et de l'importance des enjeux, l'ensemble du territoire est sensible à la création d'une nouvelle infrastructure, quel que soit le scénario. Pour départager les scénarios Ouest et Médian du point de vue environnemental, il s'agit donc de :

- faire émerger les particularités de chaque scénario,
- mettre en évidence les « points durs », c'est-à-dire les zones présentant les risques d'impact les plus élevés sur les sensibilités les plus fortes dans chaque scénario.

Au vu de l'ensemble des données recueillies et analysées, le scénario Ouest fait apparaître plus de points durs environnementaux que le scénario Médian. C'est-à-dire qu'il est porteur d'un niveau de risque environnemental plus élevé, lié à :

- des possibilités d'évitement plus limitées des enjeux majeurs et forts, voire inexistantes pour certains ;
- plus d'impacts importants sur des enjeux majeurs et forts ;
- de plus nombreuses mesures de réduction et de compensation de grande ampleur pour tenter de préserver ces enjeux ;
- de plus importants risques liés aux procédures d'autorisation.

Le Président Rémy POINTEREAU remercie Didier ROBLES pour sa présentation et propose à l'assemblée de poser des questions.

Jean Claude SANDRIER déclare, que selon lui, la SNCF et RFF ont déjà choisit leur tracé sous couvert d'experts certifiés. Sur le schéma de trafic, il affirme qu'il y a toujours une différence entre la prévision et le résultat réel. Ensuite, il demande comment 5mn de temps supplémentaire peuvent enlever 17% de voyageur ? Enfin, concernant la Sologne, les problèmes environnementaux existeront quel que soit le tracé même en doublant simplement la ligne existante. Il ajoute que contrairement à ce que l'on pense, il existe 2 problèmes principaux en Sologne : à l'immédiat de l'entrée d'Orléans et à l'immédiat de l'entrée de Vierzon. La Sologne n'est pas impactée entièrement car un jumelage sur 50 km est possible, ce qui représente 60% des 80km de trajet qui passe en Sologne.

Par ailleurs, le refus constant de prendre en compte le report des voyageurs issus du POLT, manque à la rentabilité économique du tracé OUEST. C'est une question d'aménagement du territoire et de maillage.

Nicolas FORISSIER souscrit à ces propos et confirme que la non prise en compte du report des voyageurs est incompréhensible au regard des maintes demandes affirmées par les acteurs. De plus, cela fausse toutes les études. Il demande également si le coût et les impacts des barreaux sont bien pris en compte dans le scénario Médian.

Alain BRUNAUD affirme que dans ses calculs, RFF aurait pu admettre des perspectives moins fermées car l'effet synergique de l'arrivée du TGV sur tous les secteurs économiques n'est pas pris en compte dans les variables portées à échéance de 30 à 40 ans.

Didier ROBLES explique qu'il a été demandé aux acteurs des territoires de définir des indicateurs pour les effets territoriaux. Il reconnaît que les hypothèses de calcul ont des limites mais que la méthodologie RFF a été expertisée. Même si les modèles sont imparfaits, ils le sont cependant pour les deux scénarios et ne nuit pas plus à l'un qu'à l'autre.

Concernant les dynamiques territoriales, elles sont basées sur les chiffres de l'INSEE et RFF n'a pu prendre en compte les hypothèses INSEE européenne qui n'étaient pas encore établit au moment des études. Elles seront cependant actualisées lors de la prochaine étape si le projet continue.

Les barreaux sont bien pris en compte et les demandes de dessertes transversales ont été calculées et réalisées.

Charles Antoine de VIBRAYE déclare que selon lui peu de grandes villes en France oseraient aujourd'hui affirmer qu'elles auraient préféré être situées à plus de 40 km d'une infrastructure LGV. Il propose à RFF de poser la question à des villes comme Lille (qui bénéficie d'une desserte en gare centre), puis de s'imaginer ce que pourrait en penser Orléans, capitale de Région Centre. Quelle agglomération sensée souhaiterait aujourd'hui être mis à l'écart de la construction d'une ligne à grande vitesse ? Il précise enfin qu'un contournement par l'Ouest d'Orléans assurerait selon lui une solution à une future éventuelle saturation de la LN2.

Le Président de la CCI de Région Centre demande pourquoi en page 84 et page 89 du document de RFF, le tracé OUEST paraît beaucoup plus impactant que le Médian, sachant qu'un passage à l'Ouest Orléans et à l'Est de Vierzon lui paraît moins impactant. Par ailleurs, la multitude de petites tâches qui définissent les impacts en scénario Médian lui paraissent également beaucoup plus difficile à éviter que la traversée de la Sologne localisée en seul point.

Philippe BENSAC, demande de placer la zone de chalandise des voyageurs sur chaque tracé essentielle pour déterminer selon lui le choix du scénario. Car le milliard d'euros de différence est estimé sur la VAN et les voyageurs grandes distances, sans prendre en compte les voyageurs petites distances.

Monsieur DRAULT, Maire de Montigny rappelle qu'il avait insisté lors des ateliers sur la création d'un indicateur de qualité des paysages et des reliefs. Or page 90 du rapport, RFF indique que cela n'a pu être pris en compte. Il déclare qu'il lui semble également plus impactant et plus difficile d'éviter une multitude d'impacts disséminés (scénario Médian) que la traversée d'un seul site. De plus, il ajoute que ce n'est pas parce que un critère ne peut être défini qu'il faut le négliger, les collines et le relief du Sancerrois existent bel et bien.

Yolande Frémont, adjointe à la ville de Nevers, déclare qu'elle est choquée d'entendre que les acteurs déclarent que la somme d'1 milliards d'euros n'est rien sur une échelle de 50 ans. Selon elle c'est tout de même le contribuable qui paye.

Claude Clavier, Directeur Général Adjoint au Conseil Général du Loiret, se joint à la remarque sur les zones de chalandise et affirme qu'il lui semble qu'il y a un léger biais dans les études. Il confirme qu'il avait été demandé une étude sur un triangle ferroviaire comme il en existe ailleurs permettant de mieux rendre compte de l'avantage économique du scénario OUEST.

Michel Monet, vice-président de l'Agglomération de Nevers, demande si RFF peut préciser la position de l'Europe vis-à-vis de la traversée de la Sologne et notamment vis-à-vis d'une possible alternative.

Mathilde NATTER, Viticultrice, affirme qu'elle se joint à l'avis de Joël DRAULT, Maire de Montigny, et appuie la requête de faire établir des études topographique du secteur Sancerrois, qui sera fortement impacté de part la nature de son territoire très escarpé ;

Charles-Antoine de VIBRAYE, souhaite rappeler que dans le cadre de la directive Natura 2000, la notion de permanence statistique qui assure une préservation de l'espèce, permet de respecter les objectifs des directives européennes.

Joël CORJON, Agglomération d'Orléans, précise que l'étude réalisée par l'agglomération d'Orléans sur la traversée d'Orléans conclut à la possibilité de cette option et permettrait une économie sur le projet de plus de 700 millions d'euros.

Didier ROBLES, RFF répond sur les zones de chalandises. Il explique que les rapports d'études prennent en compte un découpage macroscopique des territoires à projection 2025. Il confirme que seules des études complémentaires permettront d'actualiser ces données.

Par ailleurs, concernant les critères environnementaux, seul l'indicateur topographique n'a pu être pris en compte à ce stade des études, cependant l'agrotourisme a été pris en considération. Enfin, il rappelle que les indicateurs (35 précise t'il) pour être retenus devaient exister dans les deux scénarios afin de pouvoir participer à la discrimination des scénarios.

Il invite les participants à consulter dans le détail les études sur le site dédié au projet.

Concernant la traversée de la zone Natura 2000, les directives européennes sont qu'elles nécessitent de confirmer la non existence d'une alternative.

Selon RFF le risque juridique existe.

Rémy POINTEREAU remercie Didier ROBLES pour son intervention et rappelle le calendrier du projet : le Préfet coordinateur va convoquer la Commission Consultative et le COPIL dans les prochains mois en octobre novembre.

Pour conclure, il souhaite rappeler les 4 arguments indispensables pour déterminer le choix du scénario.

Il faut absolument mieux étudier les possibilités d'exploiter un jumelage d'infrastructure en Région Centre (le long de l'A71, les 30 kms linéaire de l'aérotrain au nord d'Orléans, la voie ferrée POLT, la RN76 et la RN 20 sur 20kms au sud de Salbris).

Par ailleurs, il faut sans attendre mesurer la création d'un pretium-doloris environnemental des territoires vierges impactés dans le scénario Médian.

Il est également nécessaire d'étudier les nuisances sonores et prendre en compte l'impact acoustique sur les habitations en Région Centre plus important en zones agricoles qu'en zones boisées (qui assurent une protection naturelle).

Enfin, il faut évaluer le calcul de la surface des terres agricoles et viticoles impactées car des milliers d'hectares de production agro-alimentaires sont perdus tous les ans dans le cadre de l'urbanisation grandissante.

Rémy POINTEREAU avait fait la demande de ce calcul mais n'en est pas satisfait.

Didier ROBLES invite les participants à consulter les documents en ligne qui produisent plusieurs réponses sur le jumelage. Il précise que les études relatives à l'impact acoustique ne peuvent se réaliser qu'à un stade ultérieur du projet, notamment après le choix d'un scénario.

Rémy POINTEREAU fait distribuer la motion amendée des propositions des participants et la propose au vote.

Yolande FREMONT demande pourquoi le terme unanime est maintenu ?

Rémy POINTEREAU confirme qu'il restera intransigeant sur le lien d'union sacrée. Si la ville de NEVERS s'en est distendue, il ne peut pour autant revenir sur ce qui a été décidé par l'ensemble des élus à l'époque.

Il propose de mettre le terme de quasi-unanimité mais ne peut faire plus.

Yolande FREMONT paraît satisfaite et accepte ce terme

Bernard MARTIN, du Conseil général de la Nièvre souhaite s'abstenir.

Benoît JAMES du Conseil Régional d'Auvergne précise que la Région s'abstient, non pas tant sur les termes de la motion et le choix du scénario mais sur la partie concernant l'électrification et la modernisation de la ligne Bourges/Saint-Amand-Montrond/Montluçon qui selon lui implique des financements régionaux dans lesquels la Région ne peut s'engager aujourd'hui.



MOTION de l'Association TGV Grand Centre Auvergne

Conseil d'Administration- 11 juillet 2014 - BOURGES

Réunie en Conseil d'Administration le 11 juillet 2014 à BOURGES,

1) l'association TGV Grand Centre Auvergne rappelle :

- l'importance que revêt la réalisation de la LGV PARIS-ORLEANS-BOURGES-CLERMONT-FERRAND-LYON dans la double logique de la désaturation de la ligne actuelle Paris-Lyon (laquelle a été reconnue par la Commission Mobilité 21) 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 ;
- Le choix quasi-unanime des élus et des socio-professionnels pour un scénario ouest variante Roanne passant par Bourges.
- la nécessité :
 - o d'engager les études d'avant projet dès la remise des études complémentaires par RFF ;
 - o d'inscrire les crédits nécessaires au démarrage de celles-ci soit dans les CPER 2014-2020, soit au titre des crédits de droit commun.

2) l'association TGV GRAND CENTRE AUVERGNE soutient que le projet POCL :

- s'inscrit résolument dans la logique de la réforme territoriale fusionnant les régions au titre de la compétitivité, de la solidarité et de l'égalité des territoires qui sont autant d'enjeux majeurs affichés comme tel par le gouvernement.
- améliorera la relation entre les grandes Métropoles de Paris et de Lyon.
- assurera un aménagement équilibré des territoires du grand centre de la France ;

Par conséquent, sur proposition du Conseil d'Administration de l'association TGV Grand Centre Auvergne et après avoir entendu RFF sur les études complémentaires, le représentant du préfet de la région Auvergne, préfet coordonnateur et après avoir participé à la première réunion de l'observatoire sur la saturation de la ligne Paris-Lyon le 1^{er} juillet à Dijon :


- demande au préfet coordonnateur de veiller au respect du calendrier des étapes et des procédures comme rappelé par le représentant de RFF lors de la réunion du 8 juillet 2014 ;
- demande l'inscription immédiate des études et travaux de modernisation et d'électrification de la partie Montluçon-Bourges (ligne Montluçon-Paris), partie intégrante du POCL, et reconnue comme telle par RFF,
- soutient la modernisation du POLT, en ce qu'elle est complémentaire du POCL
- souhaite l'inscription du projet POCL au titre de la révision du RTE-T et le lancement concomitant des premières études pour la réalisation de la LGV POCL. Ces études peuvent être financées en faisant appel à l'enveloppe de crédits de 2 milliards d'euros réservée pour engager des opérations sur la ligne POCL.
- demande à chaque collectivité territoriale, groupement de collectivités, organismes consulaires de faire adopter cette motion par leurs instances exécutives et de les retourner à l'association qui les fera parvenir au Gouvernement et à tous les responsables concernés par ce projet d'intérêt national.

Rémy POINTEREAU lui précise que les élus se positionneront peut être différemment d'ici la mise en place du CPER.

Il demande ensuite aux membres du Conseil d'administration de bien vouloir voter. Le vote s'effectue à mains levées. Il compte les participants favorables à la motion, puis décompte les participants qui s'abstiennent et en dénombre 4 : la Ville de Nevers, l'Agglomération de Nevers, le Conseil Général de la Nièvre, la Région Auvergne représentée par son chargé de mission.

Au regard du vote, il déclare que la motion est adoptée à la quasi-unanimité des participants présents et conclut que cette motion sera présentée à la prochaine assemblée générale.

Rémy POINTEREAU remercie les membres et les intervenants de leur participation et lève la séance à 17h30.



Le Président

Rémy POINTEREAU



Le Secrétaire

Nicolas FORISSIER