

**Compte rendu de l'Assemblée Générale Ordinaire**  
**de l'Association TGV Grand Centre Auvergne**  
**du 27 novembre 2015 - Châteauroux-Déols**

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 Gil AVEROUS, Président de l'Agglomération Castelroussine et Maire de Châteauroux, d'accueillir l'association pour la tenue de son Assemblée Générale dans la salle de conférence de l'Agence de Développement Economique de l'Indre. Il remercie également la présence du Sénateur Jean-François MAYET, Paulette PICARD, Présidente de la CCI de l'Indre, la Conseillère Départementale Chantal MONJOINT, Daniel DUGLERY, Maire et Président de l'Agglomération de Montluçon et Nicolas FORISSIER, Maire de la Châtre.

Après avoir rendu un hommage aux victimes des attentats de 13 novembre 2015, le Président rappelle la date de la dernière Assemblée Générale du 31 Octobre 2014 à Orléans et donne ensuite la parole à Gil AVEROUS, Président de l'Agglomération Castelroussine et Maire de Châteauroux, pour le traditionnel mot d'accueil.

Gil AVEROUS remercie les différents participants, notamment les Maires des communes de Coing et de Déols, sur lesquelles est implantée une grande partie de l'aéroport. Le Maire indique également que recevoir l'association dans les locaux de l'agence de développement économique est le reflet et le symbole des espoirs que porte le projet en matière de développement économique pour le département de l'Indre.

Par ailleurs, il précise qu'en terme de desserte ferroviaire, la seconde problématique actuelle pour le département est évidemment la question de l'avenir de la ligne POLT et la problématique du barreau Poitiers/Limoges en indiquant que l'Agglomération Castelroussine s'est associée aux différents recours contre la DUP de ce projet.

Enfin, Gil AVEROUS remercie Rémy POINTEREAU pour son opiniâtreté dans le dossier POCL.

Rémy POINTEREAU le remercie et présente l'ordre du jour qui comporte l'examen des points suivants :

- 1. L'approbation du compte rendu de l'AG du 31/10/14**
- 2. La présentation du Rapport Moral**
- 3. La présentation du Rapport Financier**  
(Bilan des comptes 2014 - Budget prévisionnel 2015)
- 4. La présentation du Rapport d'Activité.**
  - a. Actions de l'association depuis la dernière Assemblée Générale**  
Avancées et actualité du projet sur le choix du scénario

- b. **Présentation du courrier du premier Ministre et du Ministre des Transports de juillet 2015,**
  - c. **Présentation du dossier de contre-expertise** par Jean-Jacques HENRY, chargé de mission de l'association.
  - d. **Présentation du dossier photo** à destination des membres du Gouvernement et des responsables des infrastructures ferroviaires par le Président Rémy POINTEREAU.
5. **Présentation et vote d'une motion** demandant à être associé à la réflexion qui sera menée au regard des nouveaux éléments révélés par cette contre-expertise
6. **Questions diverses et actions à mener**

### **1/ Approbation du compte rendu de l'AG du 31 octobre 2014.**

A la suite de 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.

Aucune observation n'étant formulée, le compte rendu de l'AG du 31 octobre 2014 est approuvé.

### **2/ La présentation du Rapport Moral de l'année 2015.**

Le Président présente son rapport moral :

L'association TGV Grand Centre Auvergne, créée le 15 décembre 2007 regroupe actuellement dans un esprit pluraliste près de 500 membres, dont 88 élus, 34 parlementaires, 3 Régions, 10 Conseils Généraux, 130 collectivités, 18 chambres consulaires, 90 entreprises, 85 particuliers.

Depuis la dernière assemblée générale, le Président précise que l'association a continué d'unir ses efforts et ses actions de façon très dynamique, dans un esprit d'ouverture afin de mener à son terme le projet de réalisation de la ligne à grande vitesse POCL qui desservira les territoires des Régions Ile de France, Centre Val de Loire, sud de la Bourgogne/Franche-Comté et Auvergne/Rhône-Alpes.

Il rappelle 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 et parlementaires de l'association qui l'ont fait inscrire dans la loi du Grenelle**, le projet est devenu incontournable.

Après un débat public en 2011-2012 aussi mobilisateur que celui du Grand Paris, et après avoir été validé dans ses objectifs et ses fonctionnalités par la Commission Mobilité 21, en juin 2013, confortant ainsi l'utilité et le travail de l'association, l'association s'est à nouveau mobilisée pour faire entendre la voix des élus auprès du Préfet coordinateur, Préfet de la Région Auvergne, qui avait souhaité organiser une consultation spécifique en Région Centre le 6 octobre 2014, avant d'achever la concertation supplémentaire de l'année 2014.

Cependant, au regard des conclusions de cette réunion, au cours de laquelle sont revenues de nombreuses contradictions entre les études de SNCF Réseau et les attentes des collectivités exprimées lors de la concertation 2014, le COPIL réunit à nouveau le 4 février 2015 pour clôturer la concertation, n'a pas réussi à faire émerger un consensus sur un scénario de poursuite du projet.

**Aussi, tenant compte de cette situation, le Premier Ministre a confirmé dans son courrier du 8 juillet 2015, sa volonté de faire avancer le projet sur les sections communes aux deux scénarios, c'est-à-dire l'arrivée en Ile de France et l'arrivée sur Lyon, tout en laissant plus de temps aux acteurs des Régions concernées pour réfléchir à un choix de scénario définitif dans la partie centrale du projet.**

Rémy POINTEREAU précise qu'une première bataille a été gagnée car l'association demandait au Gouvernement, depuis plusieurs mois, de ne pas trancher trop hâtivement sur le choix d'un scénario sans prendre en compte l'avis des élus prioritairement concernés par le choix de passage du tracé, à savoir les élus de la Région Centre Val de Loire.

Toutefois même s'il peut regretter à nouveau un allongement du délai de réalisation du projet, il affirme que c'est une véritable opportunité qui s'offre de prolonger et ré-ouvrir le dialogue et la concertation en 2016.

Rémy POINTEREAU ajoute que les membres de l'association ont donc eu raison d'y croire encore et note que si l'association a obtenu certes satisfaction sur la faisabilité et la reconnaissance du projet, il souhaite que toutes les collectivités puissent maintenant rester unies pour faire entendre la voix des élus des territoires et pour raccourcir les délais de réalisation de la ligne mais surtout pour faire entendre le choix d'un scénario qui a été validé à plusieurs reprises par l'association.

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.**

Le Président invite les membres à rester vigilant, et surtout unis car c'est une étape importante du projet qui décidera de l'avenir de nos territoires.

Le choix du scénario qui se décidera certainement courant 2016 va être la **priorité** et il rappelle 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 l'association avait travaillé et constaté que le tracé OUEST desservait ces villes dans les mêmes conditions que le tracé Médian. Il précise par ailleurs qu'il avait été décidé de retenir l'option Roanne contre celle de Mâcon en échange d'un soutien de Roanne pour le tracé Ouest. Ce tracé permettant à chaque territoire d'y trouver son intérêt tout en permettant d'atteindre les objectifs généraux sur lesquels il est fondé.

**Cependant le Président souhaite ré-ouvrir le dialogue avec les élus qui se sentent plus proches du scénario Médian afin de leur présenter les arguments favorables au tracé Ouest et débattre sereinement ensemble sur ce choix décisif.**

Pour lui, ce sont les nouveaux élus dont les collectivités soutenaient le scénario Ouest par solidarité territoriale, qui après avoir reçu les représentants de SNCF Réseau, peu après leur élection ont alors changé de position sur le tracé.

Aussi, il rappelle que les membres ont alors souhaité qu'une étude comparative soit réalisée entre les 2 scénarios Ouest et Médian. En effet, plusieurs critères objectifs, pas suffisamment pris en considération selon l'association, nécessitaient d'être approfondis, notamment ceux concernant :

- 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 20 kms linéaire de l'aérotrain au nord d'Orléans, voie ferrée POLT, D2076, ex.RN76).
- 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 qui de ce fait augmentera le coût des travaux d'infrastructure dans cette zone de passage.
- la création d'un pretium-doloris des territoires vierges impactés que RFF ne sait pas estimer.
- 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,
- 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** étant 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**.

**Ainsi, dans un souci d'efficacité, il explique que l'association a finalement commandé une contre-expertise à un cabinet spécialisé : le cabinet TRAFALGARE.**

Il semblerait alors que les arguments développés soient pertinents puisque Jacques RAPOPORT et Guillaume PEY, respectivement Présidents des directoires de SNCF Réseaux et SNCF Mobilités, ont confirmé par courrier du 1<sup>er</sup> octobre 2015 que leurs équipes étaient prêtes à étudier et prendre en considération la contre-expertise.

Rémy POINTEREAU déclare que c'est une bonne nouvelle et que tout est fait pour accélérer ce rendez-vous.

Le **deuxième combat** sera de conduire des actions pour raccourcir les délais de décision et de réalisation du projet en faisant accélérer les études pour continuer à préparer l'architecture du réseau ferroviaire de demain, afin d'assurer à la fois la desserte fine des territoires et une interconnexion efficace au réseau à grande vitesse.

**En effet, il explique que la priorité donnée ces 30 dernières années au développement du réseau TGV a eu pour conséquence de réduire l'entretien du réseau classique, réseau indispensable à la complémentarité du réseau TGV.**

Or, il indique que l'association a toujours prôné ce double objectif car il faut que les trains de demain puissent se configurer en toute sécurité avec le réseau existant pour assurer les dessertes fines des territoires et **améliorer les conditions de déplacements quotidiens des usagers.**

**En effet, pour répondre à la priorité donnée maintenant par le Gouvernement à l'entretien et la modernisation du réseau existant, à la suite des conclusions du rapport de la Commission Mobilité 21, l'association a profité du temps imposé fin 2013 et début 2014 pour réaliser 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.**

C'est ainsi que l'association a soutenu l'association Urgence Ligne POLT pour la mise en œuvre du schéma directeur de cette ligne et pour que les promesses du Gouvernement aient une suite.

Il indique que cela a été payant pour les élus défendant cette ligne puisqu'un comité de suivi du POLT devrait se réunir dans le courant du mois de décembre et un schéma directeur devrait se mettre en place en 2016 ainsi qu'une mission de concertation auprès des territoires pour faire évoluer les Trains d'Équilibre du Territoire (TET).

Il précise ensuite que la réhabilitation de la ligne porte sur l'amélioration de la voie afin d'obtenir un meilleur cadencement et une meilleure desserte, mais aussi sur le renouvellement du matériel et qu'une enveloppe de 460 millions d'euros a déjà été débloquée et qu'enfin pour la période 2015-2025, les crédits attribués seront d'un milliards d'euros dont 500 M euros d'ici 2020, avec 130 M euros pour la partie Limousin.

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, l'association avait 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<sup>ème</sup> ville de la Région Auvergne en nombre d'habitants n'est toujours pas reliée correctement aux réseaux ferroviaires régional et national.**

Grâce au travail des élus, le Ministre des Transports a confirmé en juin 2015, la décision prise en décembre 2013 par le Gouvernement de s'engager à renouveler le matériel sur cette ligne par des rames bi-modes (thermiques et électriques) Coradia Liner, dès 2016. Il précise que l'association va donc y veiller dans les prochains mois.

Ainsi le Président constate et se félicite que le travail des élus portent ses fruits et affirme que le soutien de tous est indispensable pour maintenir les actions de l'association. Par ailleurs, il indique que ce travail ne pourra se faire sans la participation active des nouvelles Régions. De plus, il est clair pour lui que le contexte des finances publiques territoriales par la baisse des dotations de l'Etat compliquera les choix d'investissements des nouvelles Régions.

Toutefois, il relève et note que le Gouvernement vient de faire un certain nombre de déclarations surprenantes concernant les LGV, notamment l'accord de réalisation de deux branches supplémentaires à la ligne Tours/Bordeaux par le prolongement jusqu'à Dax et Hendaye, alors même que ces projets étaient dans la même temporalité que la réalisation du projet POCL.

**C'est pourquoi, il déclare qu'il faudra rester vigilant, uni et actif en relançant la mobilisation de tous, pour faire avancer les projets et plus particulièrement le projet POCL.**

**Vigilant sur le maintien du calendrier, notamment celui de l'observatoire de la saturation dont la seconde réunion a été reportée sine die alors même que l'association avait obtenu l'autorisation de pouvoir y siéger.**

**Vigilants également sur les décisions du Gouvernement en faveur de la réalisation du barreau Limoges/Poitiers malgré l'avis défavorable de la Cour des Comptes qui dénonce une gestion du réseau LGV très critique et d'objectifs de rentabilité non atteints, excepté par la LN1 Paris/Lyon, seule ligne rentable, dont la saturation entrainera l'accélération du projet POCL, ce qui est une chance pour POCL, précise-t-il, car l'association reste persuadée que la saturation de la LN1 est plus proche que ne le disent certains.**

Aussi dans les prochains mois, le Président propose aux participants de continuer à être animés par un esprit renouvelé de consensus et d'union car le projet possède de nombreux atouts mais aussi plusieurs freins sur lesquels il faudra rester vigilant.

En effet, les freins à sa réalisation, qui apparaissent sont pour l'essentiel:

- Le retour des clivages politiques, les divisions sur le tracé qui sera retenu dès la reprise du dialogue, quel que soit le scénario puisqu'il y aura des difficultés environnementales, touristiques, agricoles et financières,
- Les contradictions lourdes sur l'environnement et les bilans économiques présentés mais les études et contre-expertises réalisées seront là comme outil d'aide à la décision.
- Une lassitude des élus de terrain devant le report des délais de réalisation et leurs combats sur de multiples fronts,
- Des études qui traîneraient en longueur de la part des décideurs et responsables des infrastructures ferroviaires,
- La complexité de la mise en place des financements inter-régionaux, nationaux et européens.
- Une longue reconnaissance de la saturation de la ligne existante Paris-Lyon, qui serait due à l'exclusion des lignes hors périmètre national, augmentant pourtant la saturation des nœuds ferroviaires (ex : la non prise en compte des lignes européennes notamment le Lyon/Turin)
- La concurrence d'autres projets (Barreau Limoges/Poitiers), contestés pourtant par le Cour des Comptes.

Mais il ajoute qu'il reste confiant parce qu'il croit à **l'intelligence collective**, au service de l'intérêt général pour les territoires, qu'il croit à ce projet qui est certainement le meilleur de tous les projets de LGV sur les plans économique, écologique et d'équilibre des territoires.

Enfin, pour conclure il ajoute qu'il ne peut pas imaginer qu'il n'y ait pas de volonté politique pour continuer à le réaliser et qu'il ne peut imaginer que l'avis majoritaire pour le scénario Ouest ne soit pas entendu car c'est bien en Région Centre Val de Loire que les conséquences du choix du tracé final auront le plus d'impact. Et avec conviction, il affirme que c'est bien les premiers concernés qui doivent-être les premiers entendus !

**Pour lui, le combat n'est donc pas terminé. Il appelle donc les membres à continuer de faire avancer le projet et à se mobiliser !** « *C'est le message que je veux aujourd'hui vous lancer* ».

Puis il clôt son intervention.

\*\*\*\*\*

**Le Président remercie l'assemblée de son attention et demande aux participants s'ils souhaitent s'exprimer.**

**Charles-Antoine de VIBRAYE, Président de l'Association Paris/Blois/Illico** se scandalise du sous-investissement de la part du Gouvernement au profit des lignes ferroviaires.

**Yolande FREMONT, adjointe au maire de Nevers,** indique qu'elle souhaite s'abstenir sur le rapport moral.

**Jean-Jacques KEGELART, Vice-président de l'Agglomération de Montluçon,** rappelle qu'il faut rester vigilant notamment suite aux annonces Gouvernementales sur les prolongements de LGV Bordeaux/Toulouse, Bordeaux/Dax, et le projet Bretagne/Pays de la Loire (3,4 milliards), ainsi que le changement de présidence de l'observatoire de la saturation de la LN1, qui pénalisent le

projet POCL. Enfin, il précise également que la décision du Ministre Européen des Transports de libéraliser les lignes de voyageurs (finalement reporté de 2019 à 2026), risque de déclasser de TET en TER, certaines lignes complémentaires du projet POCL.

Jean-Luc POISSON, Vice-président de l'Agglomération d'Orléans, souhaite insister sur le fait que le POCL dans son tracé OUEST bénéficie d'infrastructures existantes pouvant être jumelées.

Charles Antoine de VIBRAYE rappelle que l'hypothétique traversée d'Orléans a effrayé les collectivités au sud du projet.

Puis, le Président met au vote le rapport moral.

A l'issue du vote, le rapport moral est adopté à l'unanimité moins trois abstentions.

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

### 3/ Présentation des comptes 2014 et du budget 2015.

Tout d'abord, le trésorier de l'Association Daniel DUGLERY présente le bilan des comptes de l'exercice 2014.

RECETTES	Montant	DEPENSES	Montant
Total des adhésions	54 720,00 €	Chargé de mission	4 935,00 €
Participation SNCF	53 886,29 €	Secrétariat	34 065,89 €
Produits financiers	1 015,85 €	Honoraires comptables	1 425,00 €
		Honoraires sociaux	834,00 €
		Cotisations sociales	13 809,09 €
		Loyer	3 942,09 €
		Charges locatives	706,60 €
		Fournitures de bureau	1 888,00 €
		Maintenance informatique	572,90 €
		Frais de timbres et téléphone	2 923,25 €
		EDF	166,70 €
		Frais de banque	42,70 €
		Assurance	405,77 €
		Frais divers (notes de frais, entretien du bureau,...)	391,02 €
		Impôts et taxes	936,39 €
		Dotations aux amortissements	585,35 €
		Fonds dédiés (réserve)	41 970,00 €
		Résultat excédentaire	122,39 €
<b>TOTAL DES RECETTES</b>	<b>109 622,14 €</b>	<b>TOTAL DES DEPENSES</b>	<b>109 622,14 €</b>

#### a. Résultat 2014

Il explique que :

1/ L'exercice 2014 fait ressortir un excédent 122,39 €.

Il indique que l'essentiel des recettes provient des adhésions (54 720 € dont 15 000 € de don du comité autoroutier pour la ligne Troyes-Auxerre-Bourges) et de la participation de la SNCF (53 886,29€ en légère baisse pour cause de déduction de TVA).

S'agissant des dépenses, elles concernent principalement le fonctionnement du secrétariat (salaires + charges), les honoraires du chargé de mission et le fonctionnement et l'entretien du bureau. Pour ce qui est de la somme de 41 970 € précédemment affectée aux fonds dédiés (réserve) elle va permettre d'anticiper une baisse des recettes à partir de 2015.

**Rémy POINTEREAU** demande à l'assemblée de se prononcer sur la gestion de l'exercice 2014 et propose d'affecter l'excédent de 122,34 euros à la réserve dédiée.

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

#### b. Budget prévisionnel pour l'année 2015.

**Daniel DUGLERY** présente ensuite le budget prévisionnel pour l'année 2015 :

RECETTES	Montant	DEPENSES	Montant
Cotisations des adhérents	34 500,00 €	Chargé de mission	5 450,00 €
Participation SNCF	19 000,00 €	Secrétariat	37 600,00 €
Fonds dédiés	41 970,00 €	Honoraires comptables	1 425,00 €
		Honoraires sociaux	850,00 €
		Cotisations sociales	14 500,00 €
		Loyer	4 000,00 €
		Charges locatives	750,00 €
		Fournitures de bureau	2 000,00 €
		Dossier Ministre	2 500,00 €
		Maintenance informatique	500,00 €
		Frais de timbres, téléphone et internet	2 500,00 €
		Etude Trafalagare	15 000,00 €
		Frais vues aériennes	4 315,00 €
		Ordinateur	1 360,00 €
		EDF	135,00 €
		Frais de banque	45,00 €
		Assurance	410,00 €
		Impôts et taxe	1 000,00 €
		Frais divers (notes de frais, entretien bureau,...)	1 500,00 €
<b>TOTAL DES RECETTES</b>	<b>95 470,00 €</b>	<b>TOTAL DES DEPENSES</b>	<b>95 470,00 €</b>

Il résume en précisant que ce budget est présenté en équilibre à hauteur de 95 470 €.

Les recettes proviennent des adhésions (34 500 €), de la participation de la SNCF qui cette année n'est que de 19 000 € au regard des restrictions budgétaires de la SNCF et la somme qui provient des fonds dédiés comme expliqué précédemment.

Pour ce qui est des dépenses, elles recouvrent les sommes nécessaires au fonctionnement de l'association ainsi que l'étude Trafalagare (15 000 €) et la conception du dossier pour le Gouvernement (Vues aériennes + dossier : 6 915 €).

Compte tenu de la baisse des recettes, il conviendra de voir à la baisse le budget 2016, d'environ 40 000 €.

**Le Président** remercie le trésorier et apporte des précisions sur les diminutions de dépenses qu'il a mis ou va mettre en place, notamment une rupture conventionnelle avec une des secrétaires à mi-temps et l'ambition de relocaliser le bureau pour économiser un loyer.



**Jean-Jacques KEGELART** demande si au regard de la fusion de Régions, le montant des cotisations sera revu. De même, il demande si une sollicitation d'adhésion pourrait-être faite auprès de la nouvelle Région Limousin/Poitou-Charentes, notamment pour la partie Limousin?

**Didier THILLET, Président de l'Association TGV Berry/Pyrénées/Limousin** précise que le Limousin est dépendant de 2 projets, le barreau Poitiers/Limoges, et le POCL via Châteauroux et que l'adhésion du Limousin peut s'avérer pertinente.

**Véronique Fenoll, 1<sup>ère</sup> Vice-présidente du Département du Cher** souhaite préciser qu'il serait intéressant de relancer des campagnes de communication pour que le projet puisse être soutenu par la population.

**Le Président** rappelle qu'il est vrai que le travail de l'association s'est fait dans l'ombre depuis la fin du débat public mais que la communication coûtant cher et qu'il faut communiquer de manière efficace.

**Daniel DUGLERY** déclare que c'est aussi le rôle de tous les élus de communiquer sur le projet.

**Nicolas FORISSIER** précise que pour être efficace, il faut communiquer au bon moment. Il ajoute qu'il faut s'y préparer pour pouvoir le faire au moment opportun. Il indique qu'il est favorable à une réflexion sur le montant des cotisations pour les nouvelles Régions.

**Alain HERTELOUP, Vice-président du Conseil départemental de la Nièvre** rappelle que les habitants sont en attente d'information.

**Charles Antoine de Vibraye** demande aux candidats des régionales de se saisir du projet dans leur campagne électorale.

**Le Président remercie le trésorier** pour la présentation des comptes 2014 et du budget 2015. 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 et met aux voix, le projet de budget qui est adopté à l'unanimité ainsi que la proposition de revoir le montant des cotisations pour les nouvelles Régions.

**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 :**

**Le 31 Octobre 2014 : l'Association tient son Assemblée Générale à Orléans**

**Le 4 Février 2015 : le Comité de Pilotage se réunit et préconise le Scénario Médian.**

**Le 16 février 2015 : à l'initiative de l'association, une réunion d'urgence se tient avec les acteurs du Centre et de l'Allier. A l'issue de cette réunion une motion est votée et transmise à la presse et au Gouvernement faisant part de l'incompréhension des élus face à la recommandation du COFIL.**

**Le 19 février 2015** : une délégation de l'association rencontre le Secrétaire d'Etat aux Transports Alain VIDALIES. Les élus rappellent que la discrimination des scénarios s'effectue essentiellement en Région Centre, notamment sur l'aspect environnemental, et sur la qualité et le cadencement des dessertes des territoires, et que ce sont les Régions les moins concernées qui ont emporté la décision, ne regardant que la vitesse et la minute gagnée, sans se soucier de l'équilibre territorial. Par ailleurs, les élus demandent que la décision ne se prenne pas sans l'avis des élus des territoires concernés et sans une étude approfondie de la topographie.

**En Mars 2015** : l'association réalise un reportage de photos de terrain et de photos aériennes sur les fuseaux Ouest et Médian en Région Centre Val de Loire afin de constituer un dossier à destination des élus et des membres du Gouvernement.

**En Avril 2015** : l'association commande une contre-expertise pour accompagner le dossier et affiner les points suivants :

- La reprise du calcul des km linéaires des tracés et notamment des barreaux de raccordement dans le cas du scénario Ouest et du scénario Médian,
- La faisabilité d'un jumelage d'infrastructures en Région Centre Val de Loire (A71, D2020, jumelage de la RN 2020 au sud de Salbris, les 20 kms linéaire de l'aérotrain au nord d'Orléans, voie ferrée POLT, D2076, ex. RN76).
- La prise en compte des contraintes de tracé (relief, topographie) dans les coûts par tronçon des deux scénarios,
- La réévaluation du calcul des provisions pour risques et impacts dans les deux scénarios (environnemental et agricole)
- Le réexamen des schémas globaux des dessertes
- La ré-estimation des gains de trafic, notamment l'apport de voyageurs supplémentaires inter-secteurs et la revalorisation socio-économique du projet

**En Mai 2015** : l'association sollicite le Premier Ministre, la Ministre de l'Ecologie et le Secrétaire d'Etat aux Transports pour obtenir un entretien et présenter les conclusions de la contre-expertise.

**En Juin 2015** : l'association finalise le dossier à destination des élus et du Gouvernement

**Le 15 juin 2015** : Rémy POINTEREAU rencontre et échange avec une association intitulée : « NON Au POCL ».

**Le 8 juillet 2015** : l'association reçoit un courrier du Premier Ministre précisant que la réflexion ouverte autour du projet n'a pas réussi à faire émerger un consensus sur un scénario.

Le Premier Ministre reconnaît les attentes très importantes des collectivités concernées vis-à-vis du projet, et annonce l'engagement de la première phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique sur les sections communes aux deux scénarios, ainsi que la reprise de la concertation sur le choix d'un scénario de passage dans le secteur central du projet courant 2016.

**Le 8 juillet 2015** : l'association se réunit en Conseil d'Administration et vote une motion demandant que soient pris en compte les arguments signalés dans la contre-expertise et demande à être associée à la réflexion et à la réouverture du dialogue qui seront menées en 2016.

**Le 16 juillet 2015** : la motion est envoyée aux membres du Gouvernement et aux responsables des infrastructures ferroviaires.

**Le 20 juillet 2015** : Rémy POINTEREAU, accompagné de Charles-Eric LEMAIGNEN, rencontre Jacques RAPOPORT et présente la contre-expertise

**En Septembre 2015** : la contre-expertise est envoyée aux membres du Conseil d'Administration

**En Octobre 2015** : le dossier photos est amélioré, notamment dans la traversée d'Orléans et au sud de Bourges

**Le 15 novembre 2015** : est envoyée une lettre aux candidats des élections régionales pour demander leur avis sur le projet POCL

**Et ce jour le 27 novembre 2015** : l'Association tient son Assemblée Générale à Châteauroux - Déols

**Rémy POINTEREAU remercie Nicolas FORISSIER pour sa synthèse.**

**Le Président propose alors à l'assemblée de prendre connaissance de la contre-expertise réalisée par le Cabinet TRAFALGARE, présentée par Jean-Jacques HENRY, chargé de mission de l'association.**

**Jean-Jacques HENRY, présente la contre-expertise basée sur la comparaison des variantes « ouest » et « médian » des études de SNCF Réseau du projet POCL.**

**Il explique qu'avant la prise de décision Gouvernementale sur le tracé, l'Association TGV Grand Centre Auvergne a souhaité faire réaliser une contre-expertise des études de SNCF Réseau sur les points précis contestés depuis plusieurs mois. Pour cela, l'association a mandaté le cabinet Trafalgare.**

**Jean-Jacques HENRY précise que les domaines à expertiser ont été réalisés sur les problématiques du tracé principal et des raccordements, les problématiques de desserte et de trafic et la valorisation socio-économique du projet.**

**Il indique que les conclusions se sont révélées intéressantes notamment en ce qui concerne :**

- Les linéaires hors raccordements, où une optimisation est possible pour le scénario Ouest, jusqu'à 20 km ce qui n'est pas rien au regard des coûts de construction.
- Les linéaires de raccordements qui paraissent en sous-estimation pour le scénario Médian d'environ 10 à 15 km.
- L'écart de temps de parcours Paris/Lyon, entre le Médian et le Ouest, s'avère être plus proche de 8 que de 10 minutes.
- Les contraintes topographiques du tracé Médian (en Pays Fort/Sancerrois) non prises en compte affecteront le prix moyen du kilomètre de construction de ce tracé.
- Le coût du tracé Ouest qui semble surestimé de 400 M€ notamment par des imputations de provisions pour risques qui ne semblent pas justifiées alors que par ailleurs, aucune provision pour risques ou difficultés n'a été anticipée dans le cas du Médian.
- Les gains de trafic de transit direct (Paris/Lyon) ont été nettement surestimés selon les hypothèses de référence de SNCF Réseau, basées sur des grands projets considérés comme réalisés, ce qui n'est pas toujours le cas pour certains projets.

Enfin, la contre-expertise conclut que la rentabilité socio-économique entre les deux scénarios présente finalement un écart réduit et un besoin en financement public équivalent.

**Aussi, selon Jean-Jacques HENRY, les préconisations pourraient être de lancer une phase d'études complémentaires avant la décision du scénario final pour réactualiser : les temps de parcours, les coûts d'investissement du projet, les nouvelles données socio-économiques, la prise en compte d'un nouveau scénario de référence plus réaliste, la fiabilisation des gains de trafic, et l'accessibilité à l'Île de France.**

**Le Président propose alors d'engager les discussions :**

**Jean-Jacques KEGELART** relève juste une coquille dans les chiffres du tableau de synthèse.

**Jean-Jacques HENRY** s'en excuse et le modifiera en conséquence.

**Michel MONNET, Maire de Garchizy, Vice-président de la Commission Mobilité et Transport** représentant Denis THURIOT, Président de l'Agglomération de NEVERS, souhaite faire part de son doute sur la qualité de l'étude de TRAFALGARE au regard de son coût qui lui paraît peu élevée comparativement aux études de SNCF Réseau. Par ailleurs, il demande comment ont été obtenus les chiffres concernant les gains de trafic de transit.

**Jean-Jacques HENRY** lui précise que le cabinet n'a pas refait toutes les études, et qu'il n'a raisonné qu'en correctif par rapport aux données et études existantes à disposition car il est évident qu'au regard des standards de prix du marché, nous n'aurions pu obtenir une étude complète à ce tarif-là.

**Rémy POINTEREAU** précise également que tout d'abord le cabinet TRAFALGARE est un cabinet spécialisé de conseil et d'expertise dont les dirigeants sont ingénieurs réseaux ferroviaires, qu'ils ont par ailleurs sous-traité plusieurs études pour SNCF Réseau dans le cadre de la LGV PACA, ce qui appuie leur crédibilité. Il précise également qu'il ne juge pas une étude sur son prix mais sur les compétences et l'objectivité des personnes engagées pour expertiser. Il indique enfin que l'étude est tout à fait objective puisqu'elle reconnaît certains avantages au scénario Médian tout en faisant apparaître des surestimations de coût dans le scénario Ouest (notamment les provisions pour risques) que l'association n'avait pas remarqué, n'ayant pas les compétences pour s'en apercevoir.

**Alain HERTELOUP, Vice-Président du Conseil Général de la Nièvre** indique qu'il serait intéressant de déposer en effet cette étude auprès de SNCF Réseau pour que les données se croisent.

**Rémy POINTEREAU** confirme que le rendez-vous avec SNCF Réseau est programmé.

**Rémy POINTEREAU** propose aux membres de prendre maintenant connaissance du reportage photos.

Il explique que ce reportage a été réalisé au mois de Février/Mars afin de révéler les possibilités de passage du scénario Ouest le long des infrastructures existantes et les possibilités et/ou contraintes de passage du scénario Médian dans le Gâtinais et le Pays Fort. Le reportage a été réalisé en survolant les zones concernées et contre expertisées.

**En partant d'Artenay**, on voit bien autant par les vues satellites que par les vues aériennes qu'il est possible de longer l'aérotrain, que le point de passage par le **Nord d'Orléans** est possible même s'il est difficile et que le contournement par l'**Ouest d'Orléans** est possible avec toutefois des zones peut-être semi-enterrées. **Ensuite en descendant vers Olivet et la Sologne**, plusieurs passages sont possibles malgré les dires de SNCF Réseau et notamment au niveau du **Centre Equestre de Lamotte-Beuvron**, entre l'A71 et le Centre Equestre, où il existe une zone boisée de plus de 3 km.

**Dans la continuité, vers Vierzon**, le passage entre l'A71, la voie ferrée et la N20 est possible sur 20 à 30 km. Puis au sud de Vierzon, un passage par la forêt domaniale pourrait être envisagé.

**Arrivant vers Bourges**, il faudra maîtriser le développement du foncier au niveau des échangeurs autoroutiers au sud de Bourges afin de pouvoir laisser un passage et rejoindre la RD2076 en direction de Saincaize et Nevers.

**En ce qui concerne le scénario Médian**, au sud de l'Île de France on arrive dans le **Gâtinais**, au niveau de **Pithiviers**, il existe de nombreuses zones agricoles, de zones boisées et d'habitats dispersés jusqu'à la traversée de la Loire au niveau de Briare et du Pont Canal (protégé). **Arrivée dans le Pays Fort et le Sancerrois**, les paysages sont très vallonnés et la topographie du territoire est en fort dénivelé irrégulier, ressemblant presque aux Monts du Forez. La bordure avec le Sancerrois et les vignes en passant par le Mont d'Humbligny révèle également de fortes irrégularités de paysage jusqu'à Bourges. Toutes ces contraintes topographiques nécessiteront d'important déblais et remblais augmentant ainsi les coûts de construction du scénario Médian.

**Rémy POINTEREAU** demande que le dossier de reportage photo soit distribué et propose aux membres de s'exprimer.

**Joël DRAULT, Maire de Montigny**, est satisfait de ce reportage qui selon lui révèle les contraintes topographique existantes tant dénoncées. Il précise qu'il existe forcément des méthodes de calcul pour estimer le coût par mètre cube (coût/m<sup>3</sup>) de déblais.

**Philippe BEL, adhérent individuel** conclut que le reportage est fidèle à la réalité et demande si ce reportage sera abordé dans le rdv prévu avec SNCF Réseau.

**Rémy POINTEREAU** explique qu'il avait demandé à RFF s'il était possible de faire une simulation de tracé en image de synthèse pour mieux appréhender les impacts. Cela paraissant compliqué, l'association à réaliser ce reportage en attendant.

**Didier THILLET**, déclare que dans le dossier de la LGV Est Européenne, qui précise-t-il, a mis 25 ans à aboutir, de nombreux exemples en matière de possibilités de dessertes sont données aux collectivités et mériterait d'être étudiés.

De manière plus générale et pour répondre à une question concernant le POLT en début de réunion, la Conseillère Départementale de l'Indre Chantal MONJOINT confirme bien la suppression de 5 passages à niveaux pour le POLT dans le département et confirme le soutien du Département dans le projet d'une campagne de communication.

**Jean-François MAYET, Sénateur de l'Indre,** confirme également son soutien au projet et à une campagne de communication qui devra s'appuyer sur des éléments plus précis.

**Le Président pour conclure la réunion propose au vote la motion adoptée lors du CA du 8 juillet 2015.**

**Michel MONNET,** souhaite confirmer que le Maire de Nevers Denis THURIOT était déjà parti lors du vote de la motion en CA du 8 juillet 2015 et que le terme unanimité laisse entendre que toutes les personnes l'ont votée. Il demande un correctif sur ce compte rendu.

**Alain HERTELOUP** ne pourra pas voter sur cette motion car lors du dernier CA, il n'était pas présent.

**Rémy POINTEREAU** lui explique que les motions votées en CA sont présentées en AG pour information puis proposer au vote aux adhérents. En ce qui concerne les personnes qui partent en cours de réunion et dont les absences posent un problème de représentativité lors des votes, il propose d'indiquer dans ce cas que le vote a eu lieu à l'unanimité des membres présents.

**Le Président** laisse alors les membres prendre connaissance de la motion et présente en attendant les actions à venir qui pourraient être mises en place, notamment une rencontre des membres du bureau avec les nouveaux Présidents de Région dès début 2016, un suivi du calendrier des réunions de l'observatoire, une réflexion à engager sur la prochaine campagne de communication à mettre en place au premier semestre 2016 et une analyse des conséquences sur le POCL des annonces Gouvernementales relatives auxancements ou prolongements de lignes des autres projets de LGV en France.

**Enfin, le Président** demande aux membres s'ils souhaitent compléter ce programme par d'autres futures actions.

**Charles Antoine de Vibraye,** suggère que les acteurs du projet POCL élaborent un plan B, à l'image des autres collectivités concernées par d'autres projets qui avaient toutes un plan de secours. Il appuie ses propos à l'aide d'une carte des projets de LGV en France.

**Rémy POINTEREAU,** affirme qu'il faut d'abord se mettre d'accord entre acteurs sur un scénario.

**Philippe BEL** demande si suite au courrier du Premier Ministre, un appel à financement des Régions va se faire ?

**Rémy POINTEREAU,** lui répond que oui.

**Michel MONNET**, souhaite préciser qu'il va s'abstenir sur la motion car elle lui paraît trop orientée en faveur du scénario Ouest. De plus il précise que la traversée de la Sologne présente un vrai risque juridique et que si SNCF Réseau privilégie la rentabilité, le scénario Médian apparaît plus favorable.

**Rémy POINTEREAU** rappelle l'exemple de la gare de triage qui s'est portée au XIX<sup>ème</sup> siècle sur Vierzon plutôt que Bourges, choix émanant des élus et chefs d'entreprise à l'époque qui ne voulaient pas d'une gare de triage à Bourges pour des raisons notamment de nuisance. Or ce choix, Rémy POINTEREAU précise qu'on le paye encore aujourd'hui, plus d'un siècle après puisque la gare de Bourges est aujourd'hui reléguée derrière celle de Vierzon qui est la gare principale. Enfin, il ajoute qu'il ne veut pas être responsable d'un mauvais choix, fait aujourd'hui, qui nous sera reproché pendant des années.

**Jean-Jacques KEGELART**, souhaite rappeler que le projet est déjà porté depuis 8 ans par l'association, que ses deux piliers reposent sur la désaturation de la LN1, seule ligne rentable, et sur l'aménagement du territoire, que toute réalisation d'autres projets de LGV doit s'inscrire dans les nouvelles lignes des fonds européens dès 2023, qu'il faut rester vigilants sur les menaces qui restent le déclassement des lignes nationales complémentaires au projet POCL en ligne régionales.

**Dominique ENGALENC**, adhérent individuel précise qu'il est important de continuer à communiquer sur les avancées du projet. Par ailleurs, il dénonce le coût des billets dû à l'obligation de passage par Paris pour des voyageurs provenant de Toulouse souhaitant se rendre à Lyon alors qu'il y a des lignes transversales existantes à conforter et simplement remettre en valeur.

**Gilles BAY**, Conseiller Délégué à l'agglomération de MOULINS, rappelle que l'agglomération de Moulins était autrefois pour le Médian mais s'est ralliée à la majorité pour la viabilité du projet et se positionne aujourd'hui en faveur du scénario Ouest afin de maintenir la qualité de desserte des villes de Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand.

**Le Président Rémy POINTEREAU** met donc au vote la motion.

\*\*\*\*\*



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

**Assemblée Générale du 27 novembre 2015 – Châteauroux - Déols**

Réunis en Assemblée Générale, les adhérents approuvent la motion suivante votée par leurs administrateurs le 8 juillet 2015.

Qu'après avoir contesté :

- l'avis de recommandation porté par les membres du COPIL, le 4 février 2015, dont l'association avait été exclue, qui reconnaît le scénario Médian comme le plus adapté pour répondre aux objectifs du projet POCL, alors que cette décision va à l'encontre des conclusions du débat public et des prises de position d'une grande majorité d'élus, principalement concernés.

Qu'après avoir dénoncé et regretté :

- de voir la présentation des résultats de RFF constamment biaisée dans les documents finaux, mettant systématiquement en avant le scénario Médian, omettant même ses caractéristiques désavantageuses, jusque dans son linéaire d'infrastructure, présenté constamment sans raccordements, (or il y a bien 100km linéaires de raccordements dans le cas du Médian).

ont demandé expressément au Gouvernement et à SNCF Réseau que soient pris en compte les éléments ci-dessous qu'ils n'ont cessé de signaler :

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

Aussi, n'ayant reçu de réponse ni du Gouvernement, ni de SNCF Réseau, les membres ont alors commandé une contre-expertise reprenant les éléments ci-dessus ; et après en avoir entendu les conclusions, au regard des nouveaux éléments révélés par la contre-expertise, à savoir :

- Les nouveaux éléments et résultats de calcul des km linéaires des barreaux de raccordements dans le cas du scénario Ouest et du Scénario Médian,
- L'argument d'adhésion du public sur un jumelage d'infrastructures précédant l'acceptation et la construction d'un tel projet
- La prise en compte des contraintes de tracé (relief, topographie) dans les coûts par tronçon des deux scénarios,
- Le nouveau calcul des provisions pour risques et impacts dans les deux scénarios (environnemental, agricole)
- Les gains de trafic revalorisé notamment pour les dessertes province/province et la revalorisation des hypothèses de croissance des PIB régionaux depuis 2010
- La dévalorisation du temps monétarisé (Rapport QUINET de 2014) par rapport aux estimations du projet en 2011 et la dévalorisation du gain de temps surestimé
- La surestimation de la VAN

les membres rappellent :

- l'importance que revêt la réalisation de la LGV Paris/Orléans/Bourges/Clermont-Ferrand/Lyon (*laquelle est inscrite dans la Loi Grenelle et a été reconnue prioritaire par le Commission Mobilité 21*) dans sa double logique de désaturer la ligne actuelle Paris-Lyon d'une part, et d'aménager le territoire d'autre part via
  - le choix du **scénario ouest variante Roanne**, issu du débat public qui s'est déroulé d'octobre 2011 à décembre 2012, et choix **quasi-unanime des élus et des socio-professionnels** ; Ce **scénario assure une faisabilité financière du projet par une solidarité territoriale de tous les acteurs et garanti un maillage territorial équilibré** de la desserte des villes du Grand Centre **par la complémentarité, la connexion ou l'interconnexion des lignes existantes (TET, TER) avec les lignes à grande vitesse,**
  - le renforcement du caractère indispensable et nécessaire de cette ligne à Grande Vitesse du fait **des réformes institutionnelles créant les Métropoles et regroupant les régions** qui généreront des concentrations d'activité

S' étonnent:

- que les seules logiques de gain de temps et de vitesse se substituent à l'équilibre territorial, **le caractère discriminant des scénarios s'effectuant essentiellement en Région Centre Val de Loire**, notamment sur l'aspect environnemental, et sur la qualité et le cadencement des dessertes des territoires

Par ailleurs, compte tenu de la lettre du Premier Ministre nous précisant :

- la mise en évidence des attentes très importantes des collectivités concernées vis-à-vis du projet afin qu'il participe à l'aménagement et au rayonnement des territoires du Centre de la France
- l'engagement de la première phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique sur les sections communes aux deux scénarios



- la reprise de la concertation sur le choix d'un scénario de passage dans le secteur central du projet courant 2016

**Demandent instamment:**

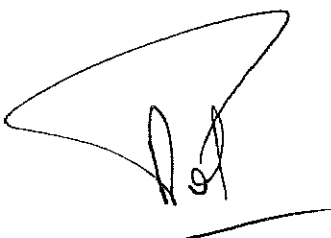
- à être associé à la réflexion qui sera menée
- la création d'un comité adhoc pour appréhender les différents éléments du projet et les nouveaux résultats de la contre-expertise
- **la réouverture du dialogue et d'un débat contradictoire avec SNCF Réseau, les membres du Gouvernement, le Préfet Coordonnateur, les membres de l'Observatoire de la saturation de la LN1, les différents acteurs concernés par le projet au regard des nouveaux éléments révélés par cette contre-expertise, afin de répondre à nos interrogations légitimes.**
- **que dans le cadre de l'organisation de la COP 21, qui a pour objectif de trouver un accord universel d'engagement des pays à réaliser la transition énergétique par la réduction des émissions de gaz à effets de serre, une réflexion soit menée concernant les Régions les plus engagées dans le projet afin qu'elles ne se retrouvent pas les plus éloignées des centres de décisions que constituent les Métropoles.**
- **Que la réflexion soit ouverte sur les aménagements à opérer quant au devenir des trains d'Equilibre du Territoire, dont le POLT, et les TER, indispensables et complémentaires des LGV, devant permettre l'amélioration des dessertes et l'irrigation de tous les territoires.**
- Le maintien des réunions de l'Observatoire de la saturation et notamment la tenue de la 2<sup>nd</sup>e réunion dans le premier semestre 2016.
- un rendez-vous avec le Premier Ministre et le Président de SNCF Réseau

\*\*\*\*\*

Le Président procède au décompte des votes et constate que 11 participants s'abstiennent (avec la représentativité des pouvoirs) : la Ville de Nevers, la commune de Germigny sur Loire, l'Agglomération de Nevers, la commune de Garchizy et la commune de Challuy ; le Conseil Départemental de la Nièvre, la commune de Coulanges les Nevers, la commune de Fourchambault, et la commune de Saincaize, puis la commune de Varennes Vauzelles et celle de Sermoise sur Loire.

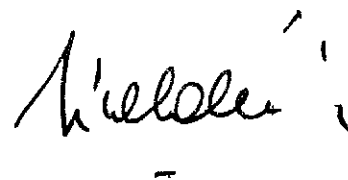
Au regard des membres présents ou représentés par pouvoirs au moment du vote, il déclare que la motion est adoptée par 241 voix pour et 11 abstentions.

**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