



Assemblée Générale Extraordinaire du 10 décembre 2016
Ratification par les membres des modifications de statuts
décidées en Bureau et CA du 6 juillet 2016

L'assemblée Générale extraordinaire de l'Association s'est ouverte à 10h15, sous la présidence de Rémy POINTEREAU Sénateur du Cher. Il remercie les nombreux participants ce qui démontre l'intérêt porté au projet. Il salue la présence de Brice HORTEFEUX, Ancien Ministre, Président d'Honneur de l'Association, Député Européen, Vice-Président de la Région Auvergne/Rhône Alpes à l'aménagement du territoire, et salue les représentants des collectivités, les Sénateurs, Députés, élus et membres de l'association.

Rémy POINTEREAU, présente en introduction l'ordre du jour de l'assemblée générale extraordinaire :

1. Révision des statuts article 3 : changement d'adresse du siège social
2. Révision des statuts article 5 : modifications du montant des adhésions

1/ Révision des statuts article 3 : changement d'adresse du siège social

Article 3 : siège social

Le siège social est fixé à **BOURGES (18000) – 9, Rue Charles VII**

Il peut être transféré par simple décision du conseil d'administration, soumise à ratification par l'assemblée générale.

(Les modifications apparaissent en gras)

2/ Révision des statuts article 5 : modifications du montant des adhésions

Article 5 modifié : Conditions d'adhésion

Pour faire partie de l'association en qualité de membres, il est nécessaire de :

soutenir durablement l'action engagée par l'association, s'engager à payer annuellement la cotisation fixée par l'assemblée générale et respecter les objectifs définis dans l'article 2 des présents statuts,

Le bureau de l'association agréé les adhésions et statue souverainement sur les demandes présentées.

La cotisation annuelle est fixée à :

20 € pour les parlementaires, élus locaux et autres personnes physiques, ✓

20 € pour les entreprises de 1 à 10 salariés ✓

50 € pour les associations loi 1901, ✓

50 € pour les entreprises de 11 à 100 salariés ✓

50 € pour les communes de moins de 1.000 habitants, ✓

100 € pour les entreprises de plus de 100 salariés ✓

100 € pour les communes de 1.000 à 3.500 habitants,

150 € pour les communes de 3.500 à 30.000 habitants et les structures intercommunales autres que précitées,

200 € pour les acteurs du monde économique de droit public,

500 € pour les Conseils généraux, Villes de plus de 30 000 habitants et Communautés d'Agglomérations,

1500 € pour les Régions n'ayant pas fusionnées au 1^{er}/01/2016,

2000 € pour les Régions ayant fusionnées au 1^{er}/01/2016,

2000 € et plus pour les membres grands soutiens.

(Les modifications apparaissent en gras)

La mise aux voix par le Président, des modifications des articles 3 et 5 est approuvée à l'unanimité.

Compte rendu de l'Assemblée Générale Ordinaire de l'Association TGV Grand Centre Auvergne du 10 décembre 2016 - Montluçon

L'assemblée Générale de l'Association s'est ouverte à 10h15, sous la présidence de Rémy POINTEREAU Sénateur du Cher.

Rémy POINTEREAU remercie tout d'abord Daniel DUGLERY, Président de l'Agglomération de Montluçon et Maire de Montluçon, pour son soutien sans failles et le remercie d'accueillir l'association pour la tenue de son Assemblée Générale dans la salle des délibérations de l'Agglomération de Montluçon. Il salue la présence de l'ancien Ministre Brice HORTEFEUX, actuellement Député Européen et Vice-Président aux Transports de la Région Auvergne/Rhône-Alpes, le Sénateur Gérard DERIOT, Sénateur de l'Allier et Président du Département de l'Allier, ainsi que Philippe FOURNIER, Vice-Président aux Transports à la Région Centre Val de Loire, Nicolas FORISSIER, Maire de la Châtre et les différents Maires, Présidents d'Agglomération et d'associations présents.

Daniel DUGLERY, Président de l'Agglomération de Montluçon et Maire de Montluçon, remercie Rémy POINTEREAU pour son combat soutenu pour le projet et les membres présents qui par leur présence démontre l'intérêt et l'importance du projet pour les territoires concernés.

Daniel DUGLERY fait un bref récapitulatif du consensus obtenu après le débat public et exprime ses regrets de positions versatiles de certains élus de sa région. Il rappelle également le rendez-vous récent avec le nouveau Préfet coordonnateur de la Région Auvergne/Rhône-Alpes qui les a assuré de son soutien pour faire avancer le projet et les a informé de la commande d'une tierce expertise qui fera la synthèse des travaux réalisés en prenant en compte les nouveaux éléments de la contre-expertise de l'association.

Enfin, il rappelle toute l'importance de continuer à se mobiliser pour faire aboutir le projet.

Le Président donne ensuite la parole à **Gérard DERIOT**, Sénateur de l'Allier et Président du Département de l'Allier remercie les participants pour leur présence. Il fait ensuite l'état des lieux des transports ferroviaires du département et félicite Rémy POINTEREAU du combat qu'il mène. Il confirme enfin le soutien sans faille du département de l'Allier au projet.

Rémy POINTEREAU donne la parole ensuite à Brice HORTEFEUX.

Brice HORTEFEUX remercie les élus de l'Allier de leur accueil et de leur soutien sans faille au projet. Il rappelle que la détermination de l'association d'intervenir sans relâche auprès des pouvoirs publics et responsables des infrastructures et du gouvernement a permis de faire avancer le projet. L'association fêtera d'ailleurs bientôt ses 10 ans. Il propose ensuite une analyse de la position des pouvoirs publics et des acteurs qui ont souvent changé, de par l'alternance des instances. Il explique que les interlocuteurs sont au pire, hostiles, la plupart du temps réservés et dans le meilleur des cas poussifs.

L'ancien Ministre fait ensuite une parenthèse sur une réunion à laquelle il a assisté en tant que Président du Syndicat de gestion de l'aéroport Clermont-Auvergne. Cette réunion portait sur l'avenir de l'aéroport et les acteurs réunis étaient Air France et Hop. Il en est ressorti avec la conviction qu'il n'y avait ni volonté, ni perspective de relance et d'amélioration de la desserte aérienne. Les dirigeants tentent plus de ralentir le déclin que de réactiver une reprise.

Aussi, il conclut qu'il est inacceptable de se voir proposer à la fois le déclin aérien et le surplace ferroviaire, tout comme la zone grise à laquelle les opérateurs téléphoniques cantonnent la Région.

Brice HORTEFEUX indique qu'il se félicite que le nouveau Préfet coordonnateur Michel DELPUECH ait proposé d'engager les études sur la partie nord et la partie sud du projet ainsi que de reprendre la concertation sur la partie centrale du projet grâce à une tierce expertise. Les 3 études coûteraient un peu plus de 9 millions d'euros, répartie sur les 3 Régions. Pour ce qui concerne la Région Auvergne/Rhône-Alpes, il annonce que la Région s'engage à financer les études sur les parties sud et partie centrale, et indique que les crédits seront inscrits au budget 2017.

Comme le laissait entendre les promesses du courrier du 5 juin 2008 de François FILLON alors Premier Ministre, il indique que le futur gouvernement devra s'engager dans le projet de manière plus volontaire, en premier lieu parce que le projet est essentiel pour nos territoires mais aussi si François FILLON est élu Président.

Rémy POINTEREAU remercie Brice HORTEFEUX, et confirme que lorsqu'il n'y a plus d'investissement, l'économie périclité.

Le président présente ensuite l'ordre du jour qui comporte l'examen des points suivants :

- 1/ Approbation du compte rendu de l'AG du 27 octobre 2015 à Châteauroux
- 2/ Rapport Moral
- 3/ Rapport financier (comptes 2015 et budget 2016 et 2017)
- 4/ Rapport d'activités (actions de l'association depuis la dernière AG)
 - Actions de l'association depuis la dernière AG
 - Réunion de l'observatoire – 18 juin
- 5/ Point sur les avancées du projet et autres projets (POCL, Copil, POLT, Barreau Poitiers/Limoges)
- 6/ Motion
- 7/ Question diverses et actions à mener

Le Président propose d'aborder le premier point à l'ordre du jour.

1/ l'approbation du compte rendu de l'AG du 27 novembre 2015, qui s'est tenue à Châteauroux.

Le Président Rémy POINTEREAU demande si un membre a des remarques ou des observations à formuler suite à la lecture du compte rendu.

Aucune abstention ni objection n'étant formulée, le compte rendu de **l'AG du 27 novembre 2015** est approuvé.

2/ Le Président invite ensuite les membres à prendre connaissance du rapport moral.

Rémy POINTEREAU rappelle que l'association TGV Grand Centre Auvergne, créée le 15 décembre 2007 regroupe cette année 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.

Il précise que depuis maintenant 9 ans, dans un esprit d'ouverture l'association tente de mener à 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, Bourgogne, Auvergne, Rhône Alpes.

Depuis la dernière assemblée générale, il indique que l'association a continué à unir les efforts de tous **et a mené beaucoup d'actions de façon très dynamique,**

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 de l'association,** il est devenu incontournable.

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 mobilisation de l'association, il précise que les membres se sont à nouveau mobilisés pour faire entendre la voix des élus auprès du Préfet coordinateur, Préfet de la Région Auvergne, Michel FUZEAU, qui avait souhaité organiser une étape de concertation spécifique en Région Centre le 6 octobre 2014.

Il précise qu'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 du 4 février 2015 clôturant la concertation, n'a pas réussi à faire émerger un consensus sur un scénario de poursuite du projet.

SNCF Réseau avait malgré tout imposé le tracé Médian.

Aussi, tenant compte de cette situation, il indique que **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 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.**

Il rappelle que les membres demandaient depuis plusieurs mois au gouvernement de ne pas trancher trop hâtivement sur le choix d'un scénario sans prendre en compte l'avis des élus prioritairement concernés par la discrimination des choix de passage du tracé, à savoir les élus de la Région Centre Val de Loire, et il précise que même si les membres regrettent à nouveau un allongement du délai de réalisation du projet, c'est une véritable opportunité qui s'offre de prolonger et ré-ouvrir le dialogue et la concertation en 2016-2017.

Le président indique ensuite que 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 rappelle que le nouveau Préfet Coordinateur Monsieur Michel DELPUECH, rencontré le 20 septembre 2016 avec Daniel DUGLERY, a réaffirmé l'importance de ce projet et qu'il s'est vu remettre en main propre la contre-expertise Trafalgare commandée par l'association et le dossier photographique de terrain. Il précise également qu'il lui a été présenté les points clés qui démontrent les incohérences du tracé médian et les avantages du tracé Ouest, notamment les possibilités de passage du tracé Ouest, en terme de jumelage avec l'A71, la RN20 et les voies ferrées existantes, photos à l'appui.

Par ailleurs, il indique qu'ils ont insisté sur le volet aménagement du territoire du projet qui est vital pour certaines agglomérations. Enfin, **le Préfet a précisé** qu'une 1^{ère} réunion de concertation pour le choix du scénario aura bien lieu le 25 octobre à Paris et **qu'il allait missionner un cabinet indépendant qui apportera au débat une tierce expertise précise sur les 2 tracés.**

Parallèlement, Rémy PONTEREAU informe les membres que Patrick JEANTET, Président de SNCF Réseau a souligné lors de leur rencontre du 12 octobre 2016 qu'il semble qu'il y ait une certaine convergence pour l'arrivée en Ile de France entre le RER C et l'accès à Paris Austerlitz de POCL et que SNCF Réseau sera attentif à la constitution de réserves foncières en Ile de France pour permettre l'implantation des ateliers de maintenance et de garage des rames TGV.

Enfin, il précise que Patrick JEANTET a indiqué également la nécessité de trouver une méthode pour converger vers un choix de scénario et il lui a semblé assez réservé sur un scénario avec raccordements longs, se référant au projet actuel SEA.

Aussi, le choix du scénario qui se décidera certainement maintenant à l'automne 2017, après la présentation de la tierce expertise, va être la priorité de l'association.

Rémy POINTEREAU rappelle qu'il va falloir convaincre que c'est bien le 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 a travaillé et constaté que le tracé OUEST desservait ces villes dans les mêmes conditions que le tracé Médian. Il précise que les membres de l'association avaient par ailleurs décidé de retenir l'option Roanne contre celle de Mâcon en échange d'un soutien de Roanne pour le tracé Ouest.

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

Cependant, il précise qu'il faut ré-ouvrir le dialogue avec les élus qui se sentent plus proches du scénario Médian afin de leur présenter nos arguments et débattre sereinement ensemble sur ce choix décisif et leur expliquer que :

- **les possibilités qu'offrent le scénario OUEST d'exploiter un jumelage d'infrastructure en Région Centre, même sur une petite partie du tracé retenu, en empruntant un corridor déjà existant (A71, D2020, jumelage de la RN 20 au sud de Salbris, les 30 km linéaire de l'aérotrain au nord d'Orléans, voie ferrée POLT, D2076, ex.RN76) est moins impactant que de traverser des territoires vierge de tout corridor. /**
- **parallèlement, après contre-expertise, le coût du tracé Ouest semble surestimé de 400 M€ notamment par des imputations de provisions pour risques ne semblent pas justifiées alors que**

par ailleurs, aucune provision pour risques ou difficultés n'a été anticipée dans le cas du Médian pour les impacts environnementaux et agricoles.

- de même, les contraintes topographiques des territoires traversés par le scénario Médian ne sont pas prises en compte (en Pays Fort/Sancerrois) et affecteront le prix moyen du kilomètre de construction de ce tracé Médian dans cette zone de passage.
- par ailleurs, l'impact acoustique sur les habitations, en Région Centre Val de Loire, semble plus étendu en plaines et en zone agricoles, alors que les zones boisées assurent un écran sonore naturel.
- de la même manière, l'évaluation du calcul de la surface des terres agricoles et viticoles impactées démontre que le tracé Médian est plus gourmand en emprise foncière : car il consommerait 1.400 ha par fuseau de 100m alors que le tracé Ouest n'en consommerait que 900 ha.
- il est également démontré que les km linéaires des tracés et notamment des barreaux de raccordements dans le cas du scénario Ouest et du scénario Médian, après contre-expertise révèlent que dans les linéaires hors raccordements, une optimisation est possible pour le scénario Ouest, jusqu'à 20 km ce qui n'est pas rien au regard des coûts de construction et que dans les linéaires avec raccordements une sous-estimation apparaît pour le scénario Médian d'environ 15 à 20 km.
- de plus, l'écart de temps de parcours Paris/Lyon, entre le Médian et le Ouest, s'avère être plus proche de 8 minutes que de 10 minutes. Or, selon le rapport QUINET de 2014, / le confort et l'absence de report modal l'emportent sur la valeur du temps monétarisé.
- en outre, 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.
- et pour finir, 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.

Rémy POINTEREAU indique que lorsque les membres auront pu convaincre et rallier le maximum d'acteurs, 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 précise 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.

Il rappelle 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.**

Il rappelle encore que si dès 2014, les membres avaient commencé 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, ils avaient veillé à faire inscrire au CPER les premiers travaux de modernisation de ces lignes.

Toutefois, la baisse des dotations de l'Etat a compliqué les choix d'investissements des nouvelles Régions.

Par ailleurs, il indique qu'il **faudra rester vigilants**, unis et actifs en relançant la mobilisation de tous, pour faire avancer les projets et plus particulièrement le projet POCL, car 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 que ces projets étaient dans la même temporalité que le projet de réalisation du POCL et le retour **du barreau Limoges/Poitiers** malgré l'avis défavorable de la Cour des Comptes. Toutefois, l'arrêt du conseil d'état cassant la DUP suggère de faire des tours de table financiers plus en amont des grands projets et le cas pourrait faire jurisprudence.

De même, il précise qu'il faudra rester vigilants également sur la gestion du réseau LGV très critiquée, des objectifs de rentabilité non atteints et de la saturation des nœuds ferroviaires notamment ceux de la LN1 Paris/Lyon, seule ligne rentable, dont la saturation entrainera l'accélération du projet POCL, car il confirme que l'association reste persuadée que la saturation de la LN1 est plus proche que ne le disent certains.

En effet, l'exclusion des lignes hors périmètre national, augmentera fortement et accélérera la saturation des nœuds ferroviaires (ex : la non prise en compte des lignes européennes notamment le Lyon/Turin).

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

Il déclare encore 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. Il déclare enfin que « Les premiers concernés doivent-être les premiers entendus ! ».

Pour conclure, le président annonce que « Le combat n'est donc pas terminé, nous devons continuer à faire avancer notre projet et nous mobiliser ! »

Le Président propose aux membres d'adopter le rapport Moral.

Michel MONNET, Vice-Président de Nevers Agglomération demande de s'abstenir sur le vote.

Bernard LESTERLIN, Député de l'Allier, souhaite indiquer qu'il soutient le rapport moral et vote favorablement, en rappelant toutes les démarches qui ont eu lieu à l'époque.

Christophe GUERRERO, Président de l'Association Agir pour la LGV précise qu'il ne faut pas oublier la Creuse et précise qu'il vote favorablement.

Alain HERTELOUP, Conseil Départemental de la Nièvre confirme l'engagement de la Nièvre pour le tracé Médian. Aussi ce jour, préfère-t-il s'abstenir.

Jean Claude SANDRIER, Président Urgence ligne POLT, confirme son soutien au rapport moral.

Charles Antoine de Vibraye, Gérant du Domaine de Cheverny confirme son soutien mais demande que les membres se questionnent sur la fragilité du consensus et préconise un contournement d'Orléans par l'Ouest.

Guy CHARMETANT, Vice-Président de MOULINS Communauté, soutient le rapport moral par solidarité avec Montluçon.

Philippe FOURNIE, Vice-Président aux Transports au Conseil Régional Centre Val de Loire, revient sur l'argument du passage en Centre d'Orléans qui favorisera le tracé Médian, et confirme le soutien de la Région en faveur du scénario OUEST.

Le rapport moral est approuvé à l'unanimité moins 13 voix (pouvoirs inclus).

Le Président invite ensuite les membres à prendre connaissance des comptes de l'Association et demande au trésorier Daniel DUGLERY, d'en faire la lecture.

3/ Présentation des comptes 2015 et du budget 2016-2017.

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

Il explique que :

L'exercice 2015 fait ressortir un excédent 257,97 € et que l'essentiel des recettes provient des adhésions (50.305 € dont 19.000 € de subvention de la SNCF) et du report des dons et de la réserve pour un montant de 39.000 €.

S'agissant des dépenses, elles concernent principalement le fonctionnement du secrétariat 33.041,94 € (salaires + charges), les cotisations sociales pour 12.908,33 €, les frais engagés pour la contre-expertise à hauteur de 17.520 € et les honoraires du chargé de mission pour 3.100 €. Par ailleurs, les dépenses de création du dossier photo s'élèvent à 4.680 € et le fonctionnement et les fournitures du bureau pour respectivement 3.088,59 € et 2.144,10 €.

a/Résultat de l'exercice 2015

Résultat 2015

RECETTES	Montant	DEPENSES	Montant
Total des adhésions	31 305,00 €	Consultant Contre-Expertise	17 520,00 €
Participation SNCF	19 000,00 €	Chargé de mission	3 100,00 €
Produits financiers	969,48 €	Secrétariat	33 041,94 €
Report don et réserve	39 000,00 €	Honoraires comptables	1 425,00 €
		Honoraires sociaux	870,00 €
		Cotisations sociales	12 908,33 €
		Loyer	3 959,70 €
		Charges locatives	615,96 €
		Fournitures de bureau	2 114,10 €
		Création et copie du dossier photos LGV	4 680,12 €
		Maintenance informatique	524,40 €
		Frais de timbres et téléphone	3 088,59 €
		EDF	182,58 €
		Frais de banque	43,31 €
		Assurance	408,68 €
		Frais divers (notes de frais, entretien du bureau,...)	1 344,15 €
		Impôts et taxes	1 040,83 €
		Dotations aux amortissements	3 148,82 €
		Résultat excédentaire	257,97 €
TOTAL DES RECETTES	90 274,48 €	TOTAL DES DEPENSES	90 274,48 €

Les dépenses liées au reportage aérien (hélicoptère et photographe, respectivement à hauteur de 3.875 € et 540 €) ont été placées en immobilisation.

Aussi, elles n'apparaissent pas dans le compte de résultat détaillé

Rémy POINTEREAU demande à l'assemblée de se prononcer sur la gestion de l'exercice 2015.

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

b/Budget prévisionnel pour l'année 2016-2017.

Jean-Jacques KEGELART présente ensuite le budget prévisionnel pour les années 2016 et 2017 :

Budget prévisionnel 2016

RECETTES	Montant	DEPENSES	Montant
Cotisations des adhérents	45 000,00 €	Chargé de mission	6 000,00 €
Participation SNCF	19 000,00 €	Secrétariat	23 000,00 €
		Honoraires comptables	1 500,00 €
		Honoraires sociaux	850,00 €
		Cotisations sociales	10 500,00 €
		Loyer	2 000,00 €
		Charges Locatives	450,00 €
		Contribution aux charges	1 500,00 €
		Fournitures de bureau	2 000,00 €
		Action de communication	10 000,00 €
		Maintenance informatique	600,00 €
		Edf	200,00 €
		Frais de timbres, téléphone et internet	2 400,00 €
		Frais de banque	45,00 €
		Assurance	455,00 €
		Impôts et taxe	1 000,00 €
		Frais divers (notes de frais, entretien bureau,...)	1 500,00 €
TOTAL DES RECETTES	64 000,00 €	TOTAL DES DEPENSES	64 000,00 €

Il avait été envisagé, compte tenu de la baisse des recettes, de revoir à la baisse le budget 2016, nous l'avons établi à environ 30.000 € de moins que celui de 2015.

Ce budget est donc présenté en équilibre à hauteur de 64.000 € (contre 95.000 € en 2015). Il s'avère nettement inférieur au budget 2015, cela au regard de la baisse de la dotation de la SNCF qui n'est plus que de 19.000 €.

Les recettes sont issues des adhésions provisionnées à hauteur de 45.000 €, en légère augmentation par rapport à 2015 grâce à notre campagne de relance et de mobilisation.

En effet, à ce jour l'association a déjà perçu 41.180 €. A cela s'ajoute la participation de la SNCF qui cette année restera à 19 000 € au regard des restrictions budgétaires de la SNCF.

Pour ce qui est des dépenses, elles recouvrent les sommes nécessaires au fonctionnement de l'association avec une réduction à une seule secrétaire à mi-temps et un bureau partagé, ce qui permet de provisionner 10.000 € pour une éventuelle action de communication ou une étude.

Budget prévisionnel 2017

RECETTES	Montant	DEPENSES	Montant
Cotisations des adhérents	35 000,00 €	Chargé de mission	6 000,00 €
Participation SNCF	0 €	Secrétariat	18 500,00 €
Report de réserve	20 000,00 €	Honoraires comptables	1 500,00 €
		Honoraires sociaux	850,00 €
		Cotisations sociales	8 750,00 €
		Contribution aux charges pour bureau partagé	2 500,00 €
		Fournitures de bureau	2 000,00 €
		Action de communication	5 000,00 €
		Maintenance informatique	650,00 €
		Edf	200,00 €
		Frais de timbres, téléphone et internet	2 500,00 €
		Frais de banque	45,00 €
		Assurance	455,00 €
		Impôts et taxe	1 000,00 €
		Frais divers (notes de frais, entretien bureau,...)	1 600,00 €
		<i>A reporter pour 2018</i>	<i>3 650,00 €</i>
TOTAL DES RECETTES	55 000,00 €	TOTAL DES DEPENSES	55 000,00 €

Ce budget est présenté en équilibre à hauteur de 55.000 € (contre 95.000 € en 2015 et il s'avère légèrement inférieur au budget 2016 : 64.000 € en 2016).

Les recettes sont donc issues des adhésions estimées à 35.000 € (moyenne estimée entre les montants 2015 et 2016) et d'un report de réserve de 20.000 € qui va venir palier le non renouvellement de la participation de la SNCF, confirmée par courrier le 15 septembre dernier.

En effet, afin de continuer à fonctionner normalement encore plusieurs mois, nous pouvons envisager de provisionner 20.000 € (issus de la réserve d'économie effectuée ces dernières années).

Pour ce qui est des dépenses, elles recouvrent les sommes nécessaires au fonctionnement de l'association avec un passage à une seule secrétaire à mi-temps et un bureau partagé, ce qui permet de provisionner encore environ 5.000 € pour une éventuelle action de communication et d'avoir une marge de manœuvre de 3.650 €, à reporter en 2018 ou bien à utiliser au cas où.

Le Président remercie alors le trésorier pour la présentation des comptes 2015 et du budget 2016 et 2017, puis en profite pour remercier la SNCF, toutes les collectivités, et tous les adhérents qui ont permis à l'association de réaliser ces dernières années des actions en faveur du projet.

Mis aux voix par le Président, les projets de budget sont adoptés à l'unanimité.

4/ Rémy POINTEREAU propose d'aborder les points statutaires suivant de l'ordre du jour de l'assemblée générale. Il demande à Jean-Jacques KEGELART, Vice-Président de Montluçon Communauté de présenter les actions de l'association depuis la dernière assemblée générale.

27 novembre 2015 : l'Association tient son Assemblée Générale à Châteauroux – Déols

Vote d'une motion, contestant l'avis du COPIL, demandant la prise en compte des éléments de la contre-expertise de l'association et la réouverture de la concertation.

Janvier 2016 : l'association sollicite des rendez-vous avec les nouveaux Présidents de Région.

10 mars 2016 : rencontre avec les équipes de SNCF Réseau sur les points précis expertisés en présence de la garante de la concertation, du Cabinet Trafalgare, de Rémy Pointereau, Sénateur du Cher, Président de l'Association et de Charles-Eric Lemaigen, Président de l'Agglomération d'Orléans et membre du bureau de l'Association.

Présentation de la contre-expertise aux responsables du projet POCL au siège de SNCF Réseau. Prise en compte et intégration de la contre-expertise comme document officiel de la concertation par la garante et les décideurs.

30 mars 2016 : représentation de l'association à la conférence « Orléans, capitale du Centre Val de Loire, mais encore ... »

Mai 2016 : reconnaissance de la contre-expertise et mise en ligne dans les documents officiels du projet et contacts avec les Présidents de la Région Rhône Alpes et Ile de France.

18 Juin 2016 : présence de l'association au 2nd comité de l'observatoire de la saturation

6 Juillet 2016 : Conseil d'administration de l'Association à Paris.

Vote d'une motion demandant la reprise rapide de la concertation.

26 juillet 2016 : courriers au Premier Ministre co-signé par 36 grands élus des Régions Centre-Val de Loire et Auvergne/Rhône-Alpes.

20 septembre 2016 : Rencontre avec le Préfet Coordonnateur du projet

Confirmation de la reprise de la concertation dès octobre 2016 et lancement d'une tierce expertise

30 septembre 2016 : Courriers envoyés aux candidats de la primaire de la droite et du centre pour leur demander : s'ils sont élus puis candidat à la Présidence de la République :

- Quelle sera leur position au regard du réseau existant ? et de l'avenir des TET et TER ?
- Quelle sera leur position au regard des projets de LGV ? Tout arrêter ? continuer de se projeter ?
- Quelle sera leur position plus particulière sur le projet POCL ?
- S'ils seront favorables à accélérer ce projet et à prendre en considération le choix des élus, des collectivités et des chambres consulaires qui se sont prononcés quasi à l'unanimité pour le scénario OUEST ?

12 octobre 2016 : rencontre avec le Président de SNCF Réseau

Confirmation de la nécessité d'organiser un tour de table pour financer les études complémentaires.

25 octobre 2016 : Comité de Pilotage

- **Acceptation de la majorité des acteurs (Régions et Agglomérations) d'accepter le financement de la tierce expertise mais pour certains sans s'engager à l'avance sur l'acceptation des résultats.**

14 décembre 2016 : Rencontre avec le Secrétaire d'Etat aux transports (prévue)

Rémy POINTEREAU remercie Jean-Jacques KEGELART pour sa synthèse et met au vote le rapport d'activité qui est adopté à l'unanimité.

Rémy POINTEREAU donne ensuite la parole à **Jean-Jacques HENRY**, chargé de mission de l'association afin que celui-ci fasse un point sur la 2nde réunion de l'observatoire qui s'est tenue le 18 juin dernier.

Jean-Jacques HENRY, indique tout d'abord que le nouveau Président de l'Observatoire de la Saturation est Monsieur Hervé de TREGLODE (Ingénieur des Ponts et Chaussées - CGEDD).

Il précise qu'une 20aine de personnes participait à cette réunion contre une 40aine à la 1^{ère} réunion.

Il rappelle que l'observatoire est né du débat concernant la date de l'horizon de saturation de la LN1 et que la LN1 est la plus circulée d'Europe.

Lors de cette 2nde réunion, les nouveaux indicateurs ont été présentés :

- Indicateurs d'usage: nombre trains, voyageurs...
- Indicateurs physiques de capacité: nombre sillons/h
- Indicateurs de qualité de service: régularité, respect demandes de sillons

Les tendances observées sont :

- Evolution continue à la hausse depuis l'ouverture 1981
- Croissance moins forte depuis 2009
- Augmentation jusqu'en 2012 : effet du TGV Rhin-Rhône
- Régression 2013/2014 : dû au contexte économique défavorable et à la concurrence : covoiturage, autocars Macron, low cost, augmentation de la capacité d'emport des rames TGV pour limiter les frais de péage pour SNCF Voyages
- Stabilisation 2015

Il resterait à ce jour :

- 1 ou 2 sillons disponibles en pointe en semaine
- Environs 10 années de croissance encore possibles.
- Avec le système actuel, la saturation se situerait à l'horizon 2020/25.

Aussi, les leviers d'amélioration envisagés par SNCF Réseau sont :

- Le recours à l'ERTMS 2 qui permettra à terme à l'horizon d'atteindre 16 sillons par heure sur 3h : limite quasi absolue de saturation.
- L'augmentation de la puissance électrique disponible (Morvan)
- Le traitement de quelques points durs aux bifurcations
- Le desserrement des contraintes des nœuds : voie à quai supplémentaire en gare de Lyon

La problématique des nœuds n'a pas encore été beaucoup explorée. Elle sera abordée à la prochaine réunion de l'observatoire, envisagée début 2017.

Jusqu'à l'horizon 2030, les leviers imaginés devraient permettre de faire face, mais l'observation de l'évolution du trafic est capitale.

Jean-Jacques HENRY indique également qu'il n'y a plus d'équipe POCL constituée. Le dossier est suivi directement par les services de François TAINURIER. Faute de directives de l'Etat et de financement d'études, SNCF Réseau ne bouge pas.

Rémy POINTEREAU remercie **Jean-Jacques HENRY** pour son intervention et rappelle que les nouvelles lignes, notamment la LGV Paris-Lyon-Montpellier-Barcelone-Madrid, appelé également LGV « Sud Europe Méditerranée et le LYON/TURIN vont augmenter la saturation de la LN1 et du nœud ferroviaire lyonnais.

Le Président propose alors d'engager les discussions :

Jean-Claude SANDRIER, Président d'Urgence Ligne POLT, rappelle que l'annulation de la DUP sur Poitiers/Limoges et le rapport de la Cour des Comptes est favorable au projet POCL. Toutefois le Sénateur DELEBARRE vient d'être nommé pour établir un rapport sur le désenclavement ferroviaire du Limousin. Jean-Claude SANDRIER propose que les deux associations fassent démarches communes pour rencontrer le Sénateur DELEBARRE.

Charles Antoine de VIBRAYE, demande si une saturation se constate ou s'anticipe. Il ajoute une remarque concernant l'abandon du TGV intersecteur Lille/Brive et demande si elle n'est pas liée à un manque de rentabilité dû au fait que la liaison n'est pas sur une ligne radiale mais à côté ?

Jean-Claude SANDRIER, rappelle que la desserte de certains territoires demeure en incertitude dans le scénario Médian. Il demande aux élus de la Nièvre d'en prendre conscience.

Yolande FREMONT, Adjointe à la Ville de Nevers propose une rencontre avec les acteurs du Centre.

Alain HERTELOUP, Vice-Président du Conseil Général de la Nièvre indique qu'il serait d'accord pour organiser cette réunion.

Rémy POINTEREAU précise également qu'il serait d'accord.

Michel MONNET, confirme l'accord de principe de rencontre et rappelle les risques juridiques de la traversée de la Sologne.

Charles Antoine de Vibraye rappelle l'idée de permanence statistique des espèces, née lors des dernières réunions du débat public.

5/ Pour continuer l'ordre du jour de la réunion, le Président demande à Daniel DUGLERY de faire un rapide compte rendu du COPIL.

Daniel DUGLERY explique que le COPIL qui s'est réuni à PARIS le 25 octobre dernier a rappelé tout ce qui s'est dit ce matin. Il déplore que l'association ait été écartée du COPIL. Plus particulièrement, le COPIL s'est attaché à décrire les problématiques du nœud ferroviaire Parisien et Lyonnais. Daniel DUGLERY déplore également le volte-face de plusieurs élus notamment le Maire et Président de Clermont Métropole et appelle à la solidarité territoriale. Il indique que le COPIL a présenté les différents tableaux de proposition de financement et de participation des Régions.

6/ Pour clôturer la réunion, le Président Rémy POINTEREAU propose la motion en lecture et la met au vote.

MOTION

de l'Association TGV Grand Centre Auvergne

Assemblée Générale du 10 décembre 2016

Réunis en Assemblée Générale, les membres approuvent la motion suivante à l'unanimité des présents et représentés moins 13 abstentions:

les membres rappellent que depuis 9 ans, ils se mobilisent pour :

- la réalisation du projet de la LGV Paris/Orléans/Bourges/Clermont-Ferrand/Lyon (*lequel est inscrit dans la Loi Grenelle et a été reconnu 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** en reliant Paris, Orléans (sans rupture d'infrastructures à la hauteur d'Orléans), Blois, Vierzon, Châteauroux, Bourges, Nevers, Montluçon, Moulins, Vichy, Clermont-Ferrand, Roanne et Lyon, d'autre part via :
 - le **scénario ouest variante Roanne**, choix 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'activités.

Par ailleurs, compte tenu des décisions du dernier COPIL du 25 octobre 2016 concernant :

- 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 2017

Les membres prennent acte :

- des collectivités qui s'engagent à financer le projet et proposent de faire un premier tour de table financier et de répartition prévisionnelle.

demandent instamment :

- la reprise de la concertation avec un calendrier précis de rencontres **avec tous les acteurs concernés** (Régions /Départements /Agglomérations mais également Villes et Chambres Consulaires)
- la création d'un comité indépendant ou le choix d'un prestataire indépendant de SNCF Réseau pour appréhender les différents éléments du projet et les nouveaux résultats de la tierce-expertise
- que l'association, au nom de sa représentativité, soit associée à la réflexion menée, au **choix du prestataire et soit destinataire du projet de cahier des charges de l'étude avant le lancement de toute tierce expertise.**

indiquent toutefois :

- **qu'ils se réservent sur leurs décisions et se prononceront au vu des résultats de la tierce expertise**

Enfin, les membres souhaitent :

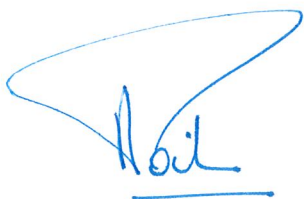
- **que des décisions soient prises avant fin 2017 afin de faire inscrire le projet lors de la prochaine révision du RTET en 2020.**
- que les conclusions de la réflexion menée quant au devenir des **Trains d'Equilibre du Territoire**, soit ré-examinée afin que soit engagé le traitement prioritaire des travaux (modernisation et électrification) des lignes complémentaires aux LGV, notamment **le traitement prioritaire des travaux d'électrification de la ligne Bourges/Montluçon et l'accélération de la modernisation des voies et du matériel roulant de la ligne POLT**, devant permettre l'amélioration des dessertes et l'irrigation de tous les territoires et renforcer l'interconnexion avec le Limousin.

Après la demande de Monsieur de VIBRAYE qui souhaite ajouter dans le 1^{er} paragraphe « sans rupture d'infrastructures au niveau d'Orléans », et la demande de Jean-Claude SANDRIER d'ajouter la remarque « renforcer l'interconnexion avec le Limousin » ; le Président présente les modifications et procède au décompte des votes.

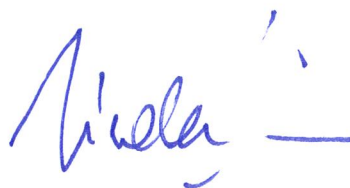
Il constate que 13 participants s'abstiennent (avec la représentativité des pouvoirs), notamment : la Ville de Nevers, la commune de Germigny sur Loire, l'Agglomération de Nevers, la commune de Garchizy et la commune de Challuy ; le Conseil Départemental de la Nièvre, la commune de Coulanges les Nevers, 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 13 abstentions.

Rémy POINTEREAU remercie les membres et les intervenants de leur participation et lève la séance à 12h30.



Le Président
Rémy POINTEREAU



Le Secrétaire
Nicolas FORISSIER

