



**Compte rendu du Conseil d'Administration
de l'Association TGV Grand Centre Auvergne
du 8 juillet 2015**

Etaient présents ou représentés :

Rémy POINTEREAU, Sénateur du Cher, Conseiller Général, Président de l'Association ; **Nicolas FORISSIER**, Maire de la Châtre, Président de la Communauté de Commune La Châtre-Sainte-Sévère et Secrétaire de l'Association TGV Grand Centre Auvergne ; **Daniel DUGLERY**, Maire de Montluçon, Président de l'agglomération de Montluçon, Trésorier-adjoint de l'Association, **le Conseil Régional du Centre**, représenté par Jean-Michel BODIN, Vice-président aux transports ; **le Conseil Régional d'Auvergne**, représenté par Luc BOURDUGE, Vice-président aux transports ; **le Conseil Départemental du Cher**, représenté par Véronique FENOLL, Vice-présidente ; **le Conseil Départemental de l'Indre**, représenté par Nadine BELLUROT, Maire de Reuilly, **le Conseil Départemental de la Nièvre**, représenté par Richard DOUCET, Directeur-adjoint ; **Gérard DERIOT**, Sénateur, Président du Conseil Départemental de l'Allier ; **Jean-Pierre SUEUR**, Sénateur du Loiret, **Eric DOLIGE**, Sénateur du Loiret, **Philippe VIGIER**, Député d'Eure et Loir, **Marianne DUBOIS**, Députée du Loiret ; **Bernard LESTERLIN**, Député de l'Allier, **Pascal BLANC**, Maire de Bourges et Président de l'Agglomération de Bourges Plus ; **l'Agglomération d'Orléans Val de Loire** représenté par François LAGARDE, Vice-président ; **Gil AVEROUS**, Président de Châteauroux Métropole ; **Moulins Communauté**, représentée par Guy CHARMETANT, Vice-président ; **la ville d'Orléans** représentée par François LAGARDE, Maire Adjoint, **Denis THURIOT**, Maire de Nevers et Président de l'Agglomération de Nevers, **le CESER de la Région Centre** représenté par Jean-Louis CORVAISIER, Vice-président ; **la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie du Centre**, représentée par Matthieu BLIN, Directeur de la Prospective ; **Alain BRUNAUD**, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Cher ; **Etienne GANGNERON**, Président de la chambre d'agriculture du Cher ; **Charles-Antoine de VIBRAYE**, Gérant du Domaine de Cheverny, Président du Conseil de Développement du Pays des Châteaux ; **Thierry VINÇON**, Maire de Saint-Amand-Montrond ; **la Communauté de Communes des Vals de Cher et d'Arnon**, représentée par son Président Rémy POINTEREAU ; **Philippe BENSAC**, Président de l'Association Bourges TGV ; **Didier THILLET**, Président de l'Association TGV Berry Limousin Pyrénées ; **Docteur Dominique ENGALENC**, représentant le collège adhérents des particuliers ; **Jean-Jacques HENRY**, Chargé de mission de l'Association TGV-GCA ; **Jean-Jacques KEGELART**, Vice-président de l'Agglomération de Montluçon, **le Cabinet TRAFALGARE**, représenté par Nicolas DERMESROPIAN, et Frédéric HENRIOT.

Ont donné pouvoir : Brice HORTEFEUX, Député Européen ; le Conseil Départemental du Loir et Cher ; la Ville de VICHY, la CGPME du Cher.

Le Conseil d'Administration s'est ouvert à 14h, sous la présidence de Rémy POINTEREAU Sénateur du Cher.

Rémy POINTEREAU remercie tout d'abord les invités pour leur présence. Il rappelle les dernières réunions qui ont eu lieu, notamment l'assemblée générale d'Octobre 2014 à Orléans.

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

- 1. L'approbation du compte rendu du CA du 11 juillet 2014**
- 2. La présentation des comptes**
(Bilan des comptes 2014 - Budget prévisionnel 2015)
- 3. Un point sur les actions de l'association depuis le dernier Conseil d'Administration**
- 4. Un point sur les avancées du projet concernant le choix du scénario avec :**

- **la présentation de l'étude et de la contre-expertise TRAFALGARE**

Sur ce point, le Président précise que le cabinet va présenter les résultats d'une contre-expertise des différentes conclusions présentées par RFF, réfutées et dénoncées depuis longtemps par l'association, afin que les membres puissent se faire un avis sur le dossier des études complémentaires déposé par RFF.

- **la présentation d'un dossier photographique de points de passage possible de la LGV à destination du Gouvernement.**

Sur ce point, il indique que ce dossier photographique constitue un reportage photos des tracés Ouest et Médian, réalisé à partir de vues aériennes et de prises de vue au sol. Partant de la zone de Pithiviers, passant par l'Ouest d'Orléans, descendant le long des infrastructures existantes jusqu'à Bourges puis remontant vers le Sancerrois en direction de Gien et de Pithiviers, le dossier a été conçu afin que les membres puissent se faire une idée sur les points de passage possible de la future LGV. Ce document a également pour objectif de montrer les difficultés topographiques existantes en Sancerrois et Pays-Fort, mais également les possibilités de jumelage le long des infrastructures existantes ainsi que les possibilités de passage au large du centre équestre de Lamotte-Beuvron comme au droit de la forêt domaniale de Vierzon, contrairement à ce qu'a pu déclarer RFF. Par ailleurs, le Président précise que le document révèle également les points problématiques de passage sur la Loire au niveau de Briare. Le Président précise enfin qu'une distribution du dossier sera faite lors de ce Conseil d'Administration.

- 5. Les questions diverses et les actions à mener**

Enfin, Rémy POINTEREAU souhaite également remercier Jean-Pierre SUEUR qui a aidé l'association dans ses différents contacts pris au Ministère des Transports et auprès du Premier Ministre.

En préambule de la réunion, Rémy POINTEREAU donne lecture du courrier de réponse du Premier Ministre aux membres du Conseil d'Administration (voir ci-dessous).

Le Premier Ministre

2250

Paris, le 07 JUL. 2015

Monsieur le Président,

Vous avez souhaité appeler mon attention sur le projet de ligne à grande vitesse (LGV) Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon (POCL).

Par courrier du 2 mars 2015, le préfet de la région Auvergne a remis au Secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies, son rapport sur l'étape préliminaire du projet de LGV POCL, qui avait été ouverte à la suite du débat public afin d'approfondir la comparaison entre les deux scénarios Ouest et Médian et de permettre au comité de pilotage de converger sur l'une de ces deux grandes options de tracé.

Le comité de pilotage du 4 février 2015, qui est venu clore le processus de concertation conduit durant l'étape préliminaire, n'a pas permis de faire émerger un consensus sur un scénario de poursuite du projet de LGV POCL. Par ailleurs, les débats ont mis en évidence des attentes très importantes de certaines collectivités concernées vis-à-vis de ce projet afin qu'il participe effectivement à l'aménagement et au rayonnement des territoires du centre de la France.

Dans ces conditions, et soucieux de permettre aux études de se poursuivre dans les meilleurs délais afin de préserver la faisabilité d'une réalisation lorsque l'évolution de la saturation de la ligne Paris-Lyon le justifiera, Alain Vidalies a décidé l'engagement, sans plus attendre, de la première phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique sur les sections communes aux deux scénarios.

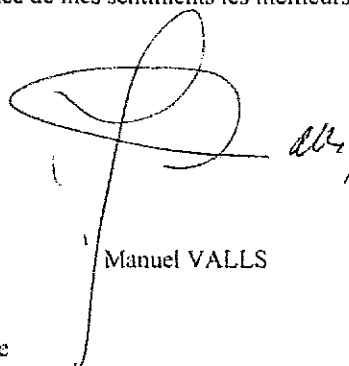
Ces études porteront, dans la partie nord du projet, sur la problématique spécifique de son accès à Paris via la Gare d'Austerlitz, et dans la partie sud sur son arrivée à Lyon en particulier dans le secteur de Montanay, afin de passer d'une option de passage d'une dizaine de kilomètres à l'identification d'un fuseau de passage préférentiel de 1 000 mètres.

Au-delà, je souhaite que la concertation sur le choix d'un scénario de passage dans le secteur central du projet puisse reprendre au cours de l'année 2016. Cette concertation sera également l'occasion d'examiner à nouveau le niveau de performance de la nouvelle infrastructure pour les différents territoires concernés ainsi que les perspectives de l'offre de service ferroviaire rendue possible sur le long terme.

L'aboutissement de cette concertation permettra au Gouvernement de décider de l'engagement des études préalables à l'enquête d'utilité publique dans le secteur central, afin de pouvoir présenter l'ensemble du projet lors d'une enquête publique unique.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Enceinte à vous,



Manuel VALLS

Monsieur Rémy POINTEREAU
Sénateur du Cher
Président de l'Association TGV Grand Centre Auvergne
Résidence Charles VII
18000 BOURGES

Après lecture du courrier, le Président déclare que l'association en est satisfaite car il prouve que projet n'est pas enterré contrairement à ce qui a été dit, que l'aménagement du territoire va être pris en compte et qu'enfin une nouvelle concertation va avoir lieu dans la partie centrale du projet, où deux options sont envisageables.

Puis, il donne la parole à Jean-Pierre SUEUR, Sénateur du Loiret, pour qu'il fasse quelques commentaires sur la démarche réalisée.

Jean-Pierre SUEUR explique qu'il a demandé lors de ces entrevues au Ministère qu'une formulation soit prise sans position de tracé si possible afin de ne pas bloquer le dialogue dans les territoires concernés tout en engageant la poursuite des études sur les tronçons communs.

Aussi cette formulation et cette décision ont été prises de manière à satisfaire toutes les parties.

Rémy POINTEREAU conclut que la pluralité des membres de l'association est donc un atout majeur pour le projet car cela a permis de multiplier les contacts dans les Ministères.

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

1/ l'approbation du compte rendu du CA du 11 juillet 2014.

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 du CA du 11 juillet 2014 est approuvé.

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

2/ Présentation des comptes 2014 et du budget 2015.

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

Il explique que :

L'exercice 2014 fait ressortir un excédent 122,39 € et 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 et de la somme de 41 970 € précédemment affectée aux fonds dédiés (réserve) pour anticiper une baisse de recette pour 2015.

1/Résultat de l'exercice 2014

RECETTES	Montant	DEPENSES	Montant
Total des adhésions	54 720,00 €	Chargé de mission	4 835,00 €
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 €
TOTAL DES RECETTES	109 622,14 €	TOTAL DES DEPENSES	109 622,14 €

Ensuite, il indique que les dépenses restantes indiquées dans le tableau sont liées aux frais de bureau (loyer, ramettes, impression, enveloppes), ainsi qu'aux frais de timbres occasionnés par l'organisation des assemblées générales et l'envoi de documents divers aux adhérents et aux frais divers liés aux réunions (participation à la location de salle et aux apéritifs, prise en charge des frais de certains intervenants).

Rémy POINTEREAU demande à l'assemblée de se prononcer sur la gestion de l'exercice 2014.

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

2/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	37 000,00 €
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	580,00 €
		Frais de timbres, téléphone et internet	2 500,00 €
		Etude Trafalgare	15 000,00 €
		Frais vues aériennes	4 415,00 €
		Ordinateur	1 360,00 €
		EDF	185,00 €
		Frais de banque	45,00 €
		Assurance	410,00 €
		Impôts et taxe	1 000,00 €
		Frais divers (notes de frais, entretien bureau,...)	1 500,00 €
TOTAL DES RECETTES	95 470,00 €	TOTAL DES DEPENSES	95 470,00 €

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 de 41 970 € 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 Trafalgare (15 000 €) et la conception du dossier pour le Gouvernement (Vues aériennes + dossier : 6 915 €).

Pour l'avenir et compte tenu de la baisse des recettes, il conviendra de revoir à la baisse le budget 2016, d'environ 40 000 €.

Aussi, afin de faire des économies, le Président propose d'envisager de déménager le siège du bureau et de réduire le temps horaire du secrétariat.

Par ailleurs, il explique que la réserve permet à l'association de tenir encore 1 ou 2 an, que l'essentiel du travail a été fait et que les dossiers réalisés vont permettre de démarcher les Ministères dans l'année qui vient.

Enfin, s'il reste encore à préparer la concertation avec les élus l'année prochaine, ce travail mobilisera moins de dépenses puisque l'essentiel des réunions de promotion du projet ont été organisées les années précédentes.

Le Président remercie alors le trésorier pour la présentation des comptes 2014 et du budget 2015 et 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, le projet de budget et les décisions sont adoptés à l'unanimité.

Rémy POINTEREAU propose alors d'aborder le point suivant de l'ordre du jour et demande à Nicolas FORISSIER, Maire de la Châtre et secrétaire de l'association de présenter les actions de l'association depuis le dernier Conseil d'Administration du 11 juillet 2014.

4/ Présentation des actions de l'association depuis le dernier Conseil d'administration.

Nicolas FORISSIER présente un bref historique des actions de l'association l'année passée.

Il rappelle que :

Le 11 juillet 2014 s'est tenu le dernier Conseil d'Administration de l'Association au cours duquel une motion a été votée confirmant la position des membres en faveur du scénario OUEST, seul scénario assurant l'aménagement équilibré des territoires. Il rappelle également que la motion a été envoyée aux membres du Gouvernement, et aux responsables des infrastructures, précisant les demandes suivantes :

- 1/ les possibilités d'exploiter un jumelage d'infrastructure en Région Centre (A71, 30 km linéaire de l'aérotrain au nord d'Orléans, voie ferrée POLT, RD2076 et RN20 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 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, ce qui conduira à augmenter nécessairement le coût de l'infrastructure du scénario Médian, aujourd'hui minoré.

Le 1er septembre 2014 : cette même motion a été envoyée à toutes les collectivités pour présentation et vote dans leurs instances respectives.

Le 29 septembre 2014 : un avis sur la synthèse de RFF a été rédigé et envoyé au Président Jacques RAPOPORT, au Préfet Coordinateur et à la garante. L'association TGV GCA a par ailleurs sollicité les collectivités pour qu'elles rédigent également leur avis et le transmette.

Le 6 octobre 2014 : une réunion s'est tenue en Région Centre sur invitation du Préfet Coordinateur. L'association TGV, les parlementaires, les élus, les chambres et acteurs de la Région Centre se sont retrouvés en Préfecture de Région pour y débattre du choix du scénario et faire entendre leur avis.

Le 16 octobre 2014 : une réunion s'est tenue à PITHIVIERS sur invitation du Député Marianne DUBOIS, pour informer les élus et acteurs locaux du projet.

Le 31 octobre 2014 : s'est tenue l'Assemblée Générale de l'Association à Orléans.

Le 4 Février 2015 : le Comité de Pilotage s'est réuni et a recommandé le choix du Scénario Médian.

Le 16 février 2015 : à l'initiative de l'association, une réunion d'urgence s'est tenue avec les acteurs du Centre et de l'Allier. A l'issue de cette réunion une motion a été votée et a été transmise à la presse et au gouvernement faisant part de l'incompréhension des élus face à la recommandation du COPIL.

Le 19 février 2015 : une délégation de l'association a rencontré le Secrétaire d'Etat aux Transports Alain VIDALIES. Les élus ont rappelé 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 ont demandé 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 a réalisé 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 a commandé une contre-expertise sur les points suivants :

- La reprise du calcul des km linéaires des tracés et notamment des barreaux de raccordements dans le cas du scénario Ouest et du scénario Médian,
- La faisabilité d'un jumelage d'infrastructures en Région Centre Val de Loire (A71, les 20 kms linéaire de l'aérotrain au nord d'Orléans, la voie ferrée POLT, RD2076 et RN20 au sud de Salbris).
- 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 a sollicité le Premier Ministre, la Ministre de l'Ecologie et le Secrétaire d'Etat aux Transports pour être reçu en entretien et présenter les conclusions de la contre-expertise.

En Juin 2015 : le dossier à destination des élus et du gouvernement a été finalisé.

Le 15 juin : l'association TGV Grand Centre Auvergne a reçu en rdv une association intitulée : « NON Au POCL », association du Pays Fort opposé à toute LGV.

Enfin, aujourd'hui se tient le Conseil d'Administration de l'association.

Rémy POINTEREAU remercie Nicolas FORISSIER pour sa synthèse.

Mis aux voix par le Président, le rapport d'activité est approuvé à l'unanimité.

Le Président Rémy POINTEREAU propose aux membres d'aborder le point suivant à l'ordre du jour notamment les avancées du projet concernant le choix du scénario, avec la présentation de l'étude et de la contre-expertise du Cabinet TRAFALGARE.

Il rappelle que cette contre-expertise a été réalisée sur la base des études produites par SNCF Réseau que l'association n'a cessé de contester.

Nicolas DERMESROPIAN, et Frédéric HENRIOT, Ingénieurs d'études du Cabinet TRAFALGARE exposent les grandes lignes de la contre-expertise et ses résultats.

Ils précisent en premier lieu le contexte et l'objet de l'étude demandée.

Ils rappellent le contexte : suite au débat public sur les quatre fuseaux du projet POCL, il a été décidé en juillet 2012 d'approfondir les études sur les fuseaux « ouest » et « médian ». Puis, une concertation d'ateliers techniques et citoyens s'est déroulée de fin 2012 à mi-2013. Enfin, l'année 2014 a été celle de la révision du SNIT par la Commission Mobilité 21.

La concertation s'est donc clôturée en février 2015 avec pour préconisation que le scénario « médian » serait « le plus adapté pour atteindre le double objectif d'aménager le territoire et de doubler Paris-Lyon, dans de meilleures conditions environnementales et socio-économiques » que le scénario OUEST.

L'association réfutant ses préconisations a souhaité s'assurer que les études réalisées par SNCF-Réseau produisent des résultats fiables et ne soient pas susceptibles de biaiser la perception des scénarios, c'est-à-dire que le fuseau « médian » ne soit pas perçu comme plus intéressant qu'il ne l'est réellement et que le fuseau « ouest » ne soit pas pénalisé artificiellement.

L'objet de l'expertise a donc été d'analyser de manière critique des documents mis à disposition du public par SNCF-Réseau et de reproduire certaines analyses, en y confrontant les résultats expertisés par le cabinet.

Ainsi, selon SNCF Réseau, au niveau des études de tracé, globalement Le fuseau « ouest » est présenté comme légèrement plus performant pour répondre à la fonctionnalité « aménagement du territoire » et dessertes inter-secteurs. Le fuseau « médian » est présenté comme nettement plus performant du point de vue de la fonctionnalité « doublement de la ligne Paris – Lyon » et temps de parcours.

Or la contre-expertise montre que le calcul de longueur des raccordements est moins bien maîtrisé dans le cadre du scénario Médian, ce qui laisserait apparaître un différentiel plus important finalement dans le cadre du scénario Médian et un surcoût d'infrastructures (cf annexe 1 page 11).

Par ailleurs, l'application de ratios kilométriques dans les coûts de construction pour un linéaire standard est estimé à 12 M€ pour une insertion « facile » et 15,5 M€ pour une insertion de difficulté « moyenne » (cf annexe 1 page 12). **Or, la topographie du scénario Médian** étant contre expertisée plus difficile que celle présentée par SNCF réseau à ce stade des études et nécessitant des ouvrages d'art (viaducs, tunnels) non encore estimés, les résultats actuels de SNCF Réseau pénalise le scénario Ouest (cf annexe 1 page 13).

Enfin des provisions pour risques ont été majorées inutilement dans le scénario OUEST (provision pour traverser la Loire en tunnel, ce qui est inenvisageable) et n'ont même pas été envisagés dans le scénario Médian (cf annexe 1 page 14).

Ainsi, notre expertise aboutit finalement à un différentiel de 400 M€ en faveur du scénario « Ouest ».

En ce qui concerne les coûts d'investissements d'infrastructures pour les deux scénarios, SNCF Réseau présente le scénario Médian comme le moins coûteux. Or, fort curieusement les résultats montrent un écart très nettement réduit par rapport à celui présenté par SNCF Réseau.

Enfin, concernant les études environnementales, tant sur le milieu humain que le milieu naturel, l'impact est présenté comme plus élevé par SNCF Réseau dans le scénario OUEST. Les périmètres sont restreints au désavantage du scénario Ouest, puisque les raccordements du scénario Médian dans la zone au nord/est d'Orléans ont été exclus de la zone d'étude (cf annexe 1 page 7 et 15).

Par ailleurs, concernant les impacts sur l'activité agricole, les nouvelles dispositions de la Loi AAAF (2014), ne sont pas prises en compte dans les études, ce qui est globalement en défaveur du fuseau « médian » (cf annexe 1 page 15).

Concernant les hypothèses de trafic, les estimations SNCF Réseau datent de 2008 et ont été révisées par la contre-expertise. Notre expertise conclut à un différentiel maximal de gain de trafic de 0,7 M voyageurs annuels entre les deux scénarios, contre 0,9 M présentés par SNCF Réseau et restent dépendantes des projets de LGV réalisés d'ici là (cf annexe 1 page 18).

Par ailleurs les gains de trafic reposant essentiellement sur les gains de temps dans les estimations de SNCF Réseau, la contre-expertise a montré une non prise en compte du différentiel de temps de rabattement (transport modal) entre gares dans les relations de transit.

Ainsi le bilan socio-économique du projet contre expertisé montre que :

- La rentabilité est globalement surestimée (hypothèses de mises en service d'autres projets en situation de référence), a fortiori pour le scénario « médian »,
- Le « médian » est encore plus surestimé par la valorisation de la minute gagnée pour les voyageurs en transit (sud-est) : +1,0 Md€ de VAN
- Le « ouest » est pénalisé par un coût de construction supposé identique (-0,6 Md€ VAN d'après l'expertise).
- La valorisation des coûts du transporteur est à nuancer par le différentiel de temps de parcours (environ 0,3 Md€ de décalage)
- La diminution de l'impact du gain de temps dans la nouvelle circulaire Royal relative à la valorisation socio-économique des projets (réduction du différentiel de 0,3 Md€)

Aussi, même si le « médian » resterait le plus rentable, l'écart entre les deux scénarios devrait être significativement réduit (écart de Valeur Actualisée nette de l'ordre de 3 Md€ au lieu 5,3 Md€), revalorisant par conséquent le scénario OUEST (cf annexe 1 pages 20).

Le Cabinet expose alors ses conclusions :

Contrairement à la plupart des autres projets, le pilier « doublement de la ligne Paris – Lyon » ainsi que son positionnement géographique rendent le projet LGV POCL fortement dépendant du contexte de développement du réseau ferroviaire.

Les hypothèses retenues dans les études de trafic ont été arrêtées en 2011, ce qui constitue une lacune majeure dans l'évaluation des deux scénarios, au profit certain du scénario médian.

En conclusion, Nicolas DERMESROPIAN mentionne les autres principaux défauts relevés dans les études SNCF Réseau :

- Pas de transparence sur la construction des coûts d'investissements, plusieurs lacunes en défaveur du « ouest »,
- De fortes incertitudes sur les linéaires à construire (particulièrement les raccordements du « médian ») qui pèsent lourd sur le budget d'investissement,
- Des prévisions (trafic, donc recettes, donc rentabilité) favorables au « médian » et sujettes à un probable ajustement à la baisse, notamment pour le transit entre le sud-est (Rhône-Alpes, Méditerranée) et Paris et une survalorisation de la minute gagnée, pour des longues distances (gain de 5 à 10 minutes pour des trajets de deux à plus de trois heures).

Rémy POINTEREAU remercie Nicolas DERMESROPIAN et propose de placer en annexe la présentation complète des résultats.

Il demande aux membres s'ils ont des questions sur cette présentation.

Jean-Michel BODIN, vice-président aux transports de la Région Centre Val de Loire souhaite intervenir sur la question des raccordements à la lumière des enseignements tirés de l'expérience de la LGV SEA. Il précise que des engagements ont été pris pour faire venir les financements des collectivités locales et que certains de ces engagements n'ont pas été respectés à ce jour en défaveur des certaines collectivités.

Concernant l'exploitation, toujours sur l'exemple de la LGV SEA, il explique que la SNCF a estimé une perte annuelle d'exploitation qui se situe entre 150 et 200 millions d'euros par an. L'équilibre financier qui doit être anticipé lors du bouclage du projet, ne l'a donc pas été. Ainsi, il expose que ce déficit d'exploitation va se traduire par une augmentation du prix de vente des sillons et par conséquent une hausse des prix des billets. Or, il explicite que pour vendre des sillons plus chers, il faut vendre de la grande vitesse, sous-entendu « sans arrêt intermédiaire ».

Jean-Michel BODIN, recommande donc de travailler en amont ces questions au sein de l'association.

Par ailleurs, les problématiques de raccordements, parfois non réalisés, justifient d'autant plus, selon lui, de ne pas céder sur le choix du scénario OUEST.

La question de la rentabilité d'une ligne vaut si l'on capte un potentiel de voyageurs supplémentaire. Or l'exemple de la LGV PACA peut également éclairer la prochaine concertation, notamment concernant l'outil de financement du PPP qui ne s'avère peut-être pas être le meilleur outil de financement, face au choix décisif d'un scénario garantissant un financement du maximum de collectivité.

Rémy POINTEREAU remercie **Jean-Michel BODIN** et confirme que même si SNCF Réseau construit les raccordements, rien de les oblige à les utiliser au maximum si les dessertes ne sont pas rentables.

Nicolas FORISSER souhaite avoir des précisions sur le différentiel du nombre de voyageurs potentiel expertisé et si ce chiffre prend en compte le potentiel de voyageurs issus du POLT. Au regard des dernières déclarations concernant le rejet par la cour des comptes de la DUP du barreau Limoges Poitiers, les voyageurs du POLT pourraient par conséquent être pris en compte.

Nicolas DERMESROPIAN lui confirme que les voyageurs issus du POLT viendraient s'ajouter au différentiel et n'ont pas été pris en compte car aucun chiffre n'est mentionné dans les études de référence. Cela pourrait justifier une demande de réactualisation des études de RFF.

Luc BOURDUGE, vice-président des Transports en Région Auvergne demande si le Cabinet a envisagé les conséquences des réaménagements des dessertes du POLT, notamment la remise en cause d'une desserte jusqu'à Toulouse ? et le nombre de voyageurs qui en découlerait tout de même dans ce cas.

Jean-Jacques KEGELART s'étonne que RFF n'ait pas envisagé le report des voyageurs du POLT car la SNCF avait envisagé dès l'origine le rabattement des voyageurs des autres lignes permettant ainsi un meilleur financement du POCL.

Alain BRUNAUD, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Cher rappelle également les déclarations de Guillaume PEPY qui avait estimé en 2012 qu'il serait toujours temps de ré-envisager le maintien du barreau Limoges/Poitiers en fonction de l'avancement du projet.

François LAGARDE, vice-président de l'Agglomération d'Orléans regrette la rapidité avec laquelle le cabinet Trafalgare a pris en considération la traversée d'Orléans alors même qu'il a été démontré qu'il fallait minimiser les raccordements et insister sur les tracés les plus directs qui soient. Aussi l'hypothèse de tracé Ouest 3 mériterait d'être également disqualifier au regard des raccordements conséquent qu'il nécessite.

Nicolas DERMESROPIAN précise que la traversée d'Orléans n'a pas ou peu été développée dans la contre-expertise car l'hypothèse de ce schéma impacte de 7 à 8 min les dessertes suivantes sur le temps de parcours. Toutefois, l'hypothèse de tracé par l'est d'Orléans est viable et la question des raccordements se pose mais pourrait éventuellement être envisagée, sous conditions d'électrifier et doubler la ligne de fret existant à l'est d'Orléans.

Charles Antoine de Vibraye rappelle bien que l'impact des 7 à 8 min sur le temps de parcours a fait changer d'avis les collectivités au sud du projet qui étaient au départ pour le scénario OUEST et ont ainsi pour la plupart convergé vers le scénario Médian.

Jean-Pierre SUEUR souhaite féliciter le cabinet pour le travail fourni et précise qu'en ce qui concerne la traversée de la Loire au niveau d'Orléans, l'idée d'un tunnel par RFF est ahurissante et les ponts sont beaucoup plus envisageables. Aussi, il affirme qu'il est essentiel de ne pas laisser entrevoir de contradictions, d'être desservi et non traversé afin de garantir un meilleur aménagement du territoire.

Rémy POINTEREAU remercie les intervenants et rappelle que RFF est allé voir tous les nouveaux élus des villes et collectivités au sud du projet leur expliquant que le Médian était le meilleur en terme de rentabilité. Par ailleurs, dans ses visites, RFF a mis en avant l'étude commandée par la ville d'Orléans pour une traversée par son centre via les voies existantes, en expliquant aux

nouveaux élus que cela impacterait le projet et la desserte de leurs villes de 8 à 10 mn. Ces propos ont plombé le projet et fait fuir les alliés du scénario OUEST au sud du projet.

Rémy POINTEREAU préconise donc une entrevue avec les élus de la ville et de l'agglomération d'Orléans pour trouver une solution afin de pouvoir présenter à RFF une nouvelle proposition lors de la prochaine concertation.

Jean-Jacques KEGELART précise qu'il est important que la Région ne cumule pas les handicaps et l'exclusion des dispositifs d'aménagement du territoire. Déjà seule Région sans métropole, la future politique d'aménagement du territoire ne doit pas se faire en plus au détriment de la Région Centre Val de Loire en la dépossédant d'un accès potentiel à la grande vitesse.

Guy CHARMETANT, représentant Pierre-André PERISSOL, Maire et Président de Moulins Communauté, souhaite une précision sur le projet dans la partie au sud de Nevers : le tracé est-il arrêté et va-t-il dans le même sens que RFF ? Il affirme que la solidarité avec la Région Centre Val de Loire était au prix de 10mn et qu'aujourd'hui elle serait réduite à 8mn. Les élus s'en réjouissent et resteront solidaires dans la mesure où le temps de trajet ne serait pas augmenté ce qui aurait sinon une forte influence sur la solidarité territoriale des collectivités au sud du projet notamment celles de l'Est de la Région Auvergne.

Le cabinet TRAFALGARE répond que le fuseau est aujourd'hui de 10km de large et qu'au sud de Nevers, il est déjà fixé sans être remis en cause. L'étude commandée ne portait pas sur cette partie.

Marianne DUBOIS, Députée du Loiret se souvient de l'atelier sur la Sologne dans lequel de nombreux détails ont été pris en compte pour les études d'impact sur les milieux naturels. Or sur le Gâtinais et le Pithiverais, elle souhaiterait qu'autant de soin soit pris pour y affiner les études, notamment concernant la valorisation des terres agricoles et la mise en place de la loi LAAF (Loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt).

Le cabinet TRAFALGARE confirme que le périmètre des études environnementales sur les milieux naturels a été réduit par rapport au celui des études sur les milieux humains. Par ailleurs, selon eux, l'urbanisation diffuse dans le Gâtinais est un point environnementale aussi sensible que l'urbanisation concentrée en terme d'acceptabilité locale du projet sachant que le Gâtinais n'est que traversé et non desservi.

Rémy POINTEREAU s'interroge en effet sur le poids des avis des Commissions de préservations des terres agricoles départementales qui étudieront les modifications des PLU et donneront les autorisations pour les grands projets d'aménagement du territoire.

Véronique FENOLL, vice-présidente du Conseil Départemental du Cher, demande si l'étude TRAFALGARE peut s'avérer opposable à celles de RFF et si des rencontres vont avoir lieu.

Rémy POINTEREAU lui affirme que c'est bien l'objectif souhaité ainsi que la mise en place de concertation avec les élus de la Région Centre Val de Loire et de la Région Auvergne.

Alain BRUNAUD, Président de la CCI du Cher souhaite ajouter qu'il pourrait s'avérer utile de réaliser une étude qui envisagerait un paramètre objectif de mesure en terme d'aménagement du territoire sur les deux scénarios car les collectivités au sud du projet ont autant de poids que celles qui sont directement concernées par le choix du scénario.

Le **cabinet TRAFALGARE** rappelle que des cartes d'accessibilité établies par RFF sur les villes de Clermont-Ferrand et Orléans ont été réalisées mais pourraient-être généralisées sur tous les autres territoires.

Alain BRUNAUD préconise que la mesure ne soit pas quantitative mais qualitative. Il cite l'exemple de l'industrie qui ne représente peut-être que 10% de l'économie mais augmente mécaniquement les chiffres de développement économique d'un département.

Philippe BENSAC affirme qu'il y a une tentative entreprise par SNCF Réseau de découpler le réseau des LGV du réseau classique et que POCL en est le symptôme.

Luc BOURDUGE souhaite rappeler la position de la Région Auvergne. Il affirme que le scénario Médian a évolué et changé depuis le début des études et qu'il dessert aujourd'hui aussi bien tous les territoires sauf peut-être Montluçon. Il déclare également que le scénario OUEST risque d'avoir des conséquences en terme de financement européen au regard du fait qu'il traverse une zone Natura 2000. Enfin, il précise que la Région Auvergne ne participera pas au vote mais que cette étude est très intéressante et qu'il en référera directement à son Président et aux services concernés dès son retour.

Charles Antoine de VIBRAYE souhaite préciser que la zone Natura 2000 ne peut pas rester un objectif incontournable pour la traversée de la Sologne dans le cas du scénario OUEST puisque le principe de Natura 2000 était la préservation statistique des espèces, or si celle-ci est préservée à plusieurs centaines de mètres plus loin, une traversée en Sologne est possible.

Daniel DUGLERY, Maire et Président de l'agglomération de Montluçon appelle à une solidarité territoriale qui ne peut se permettre d'exclure une ville des dessertes. En effet, il rappelle que tous les territoires peuvent être concernés lors de la réalisation des barreaux qui ne se feront qu'au prix d'une desserte rentable pour le futur exploitant. Faute de quoi les territoires se verront affectés des dessertes via des bus ou autocars comme cela commence à être le cas pour Montluçon après des années de dégradation de service aux usagers suite au mauvais entretien de la ligne SNCF.

Rémy POINTEREAU souhaite ajouter que le débauchage de RFF s'est basé sur des arguments qui étaient faux. Par ailleurs, il rappelle qu'au départ la Région Auvergne était favorable au tracé le plus à l'ouest et le plus au sud possible. Il regrette que cette solidarité territoriale n'ait pas tenue car le compromis trouvé lors de la réunion de concertation de décembre 2012 s'était conclu par des accords qui permettaient une bonne desserte de Montluçon, 2^{ème} ville d'Auvergne.

Luc BOURDUGE souhaite rappeler que le scénario le plus à l'ouest possible était pour favoriser la desserte de l'Indre et du Limousin essentiellement et que Montluçon était relativement bien desservi. Toutefois il s'accorde à dire qu'il faut absolument approfondir et vérifier les coûts et la réalisation des raccordements.

Un membre souhaite revenir sur la hiérarchisation des projets de la Commission Mobilité 21. Il se demande si la priorité donnée au barreau Poitiers/Limoges par rapport à la LGV POCL ne serait pas un moyen de contourner la réalisation de la LGV POCL, voir même d'entériner les suppressions de dessertes prévues sur la ligne POLT pour en arriver à l'avenir à un terminus de la ligne à Châteauroux.

Nicolas FORISSIER déclare que les alternatives offertes aux habitants de l'Indre et du Limousin d'arbitrer entre la fréquentation de la LGV POCL ou le barreau Poitiers/Limoges découleront de choix économiques. Par ailleurs, il précise que le barreau ne cesse d'être remis en cause ce qui

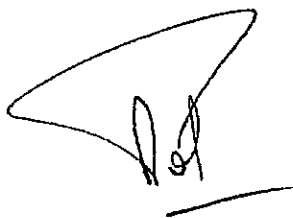
prouve son absurdité. Aussi, il en conclut qu'il faut à tout prix ré-inclure le calcul d'apport de voyageurs issus du POLT en cas de non réalisation du barreau Poitiers/Limoges.

Didier THILLET rappelle que son association avait évalué le nombre d'habitants potentiellement desservis par POCL à environ 8 millions d'habitants pour un trajet Paris/Lyon en passant par Châteauroux. Par ailleurs, il précise qu'il faut prendre en compte la future libéralisation du transport voyageur et du fret car les compagnies ferroviaires prendront peut-être d'autres options de dessertes que celles de RFF aujourd'hui.

Pour conclure le débat, Rémy POINTEREAU remercie les intervenants et l'équipe du Cabinet TRAFALGARE pour leur présentation, puis demande aux membres de prendre connaissance de la motion qui reprend l'ensemble des arguments.

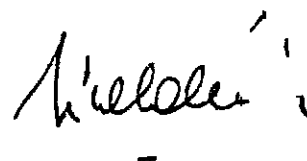
Après l'avoir fait distribué, **Rémy POINTEREAU** en fait lecture et la propose au vote.

Le vote s'effectue à mains levées. Il compte les participants opposés à la motion et constate qu'il n'y en a aucun. Il déclare que la motion est adoptée à l'unanimité puis **lève la séance à 17h00**.



Le Président

Rémy POINTEREAU



Le Secrétaire

Nicolas FORISSIER



MOTION de l'Association TGV Grand Centre Auvergne

Conseil d'Administration du 8 juillet 2015 - PARIS

Les membres du Conseil d'Administration réunis ce jour rappellent :

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 préjudice-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, jusqu'à la date du 7 juillet 2015, 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.
- un rendez-vous avec le Premier Ministre et le Président de SNCF Réseau