

Compte rendu de l'Assemblée Générale Ordinaire de l'Association TGV Grand Centre Auvergne du 7 décembre 2018 – Saint-Amand-Montrond

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 très chaleureusement Thierry VINÇON, Maire de Saint-Amand-Montrond et Président de la Communauté de Communes Cœur de France d'accueillir l'assemblée générale de l'association dans une des salles de la Cité d'Or. Rémy POINTEREAU présente la Cité de l'Or, et explique qu'elle est située en cœur de France, dans une pyramide de verre et d'acier, qu'elle est le 3^{ème} pôle français de fabrication de bijoux en Or, pôle technologique de bijouterie et pôle d'excellence rurale des métiers d'art.

Rémy POINTEREAU remercie également les deux représentants de SNCF Réseau M. Eric MASLENKA, et M. Fabrice BOUJET, respectivement chefs des pôles prospectives et émergences des Régions Centre-Val de Loire et Auvergne/Rhône-Alpes pour leur venue et le point qu'ils vont présenter sur les travaux sur les lignes de notre secteur.

Puis le Sénateur remercie les Vice-Présidents des Conseils Régionaux et Départementaux, les Présidents d'Agglomérations, les Maires, les Présidents des Chambres consulaires, les élus, les associations et les participants toujours nombreux.

Rémy POINTEREAU donne la parole à Thierry VINÇON, Maire de Saint-Amand-Montrond.

Le Maire remercie le Sénateur et rappelle à l'assemblée le rôle de Rémy POINTEREAU à la fois Sénateur et questeur du Sénat, toujours présent sur le territoire. Il remercie aussi Daniel DUGLERY, Président du PETR le plus proche de Saint-Amand-Montrond et regrette que le PETR Centre Cher qui s'est créé le matin même de la réunion n'ait pas de continuité territoriale et n'aille pas jusqu'à Saint-Amand-Montrond.

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

1/ Rapport Moral

2/ Approbation du compte rendu de l'AGO du 15/12/2017 à Bourges

3/ Rapport financier (comptes 2017 et budget 2018)

4/ Rapport d'activités (actions de l'association depuis la dernière AG)

5/ Proposition d'une nouvelle orientation avec changement de nom de l'association,

6/ Election du Bureau

7/ Avancées des projets POCL, et lignes POLT, Bourges/Montluçon, Paris/Nevers/Clermont-Ferrand et actualités de la LOM

- Intervention SNCF Réseau Centre Val-de-Loire

- Intervention SNCF Réseau Auvergne/Rhône-Alpes

8/ Motion

9/ Question diverses et actions à mener

Rémy POINTEREAU invite ensuite les membres à prendre connaissance du point n°1 à l'ordre du jour : le 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 Départementaux, 130 collectivités, 18 chambres consulaires, 90 entreprises, 85 particuliers.

Il précise que depuis maintenant 10 ans, l'association TGV Grand Centre Auvergne, tente de mener à terme et parallèlement :

- le projet de réalisation de la ligne à grande vitesse POCL qui desservira comme vous le savez les territoires des Régions Ile de France, Centre Val de Loire, Bourgogne, Auvergne, Rhône Alpes
- et la rénovation des lignes existantes qui sont le maillon complémentaire au LGV sur les dessertes fines dans les territoires.

Toutefois, après 10 ans d'activités, il affirme que l'association TGV Grand Centre Auvergne est à un tournant de son existence.

Il rappelle qu'en effet, en janvier dernier, les conclusions du Conseil d'Orientation des Infrastructures présidé par Philippe DURON, et le rapport SPINETTA ont préconisé de reporter le projet POCL après 2030. Ces préconisations ont laissé les territoires du Grand Centre dans la consternation.

Le Président précise que dans le cadre des assises de la mobilité et de l'examen des projets d'investissement du Conseil d'Orientation des Infrastructures, les deux experts ont préconisés de faire une pause sur les grands projets de LGV et de fermer les petites lignes régionales non rentables, notamment les lignes de train les moins fréquentées de France (UIC 7 à 9), dont Bourges Montluçon).

Rémy POINTEREAU indique alors que dans le cadre de la préparation de la nouvelle Loi d'Orientation sur les Mobilités, ces deux rapports n'étant que des préconisations, il a donc demandé à être reçu par le Président de la République Emmanuel MACRON et par Madame la Ministre des Transports Elisabeth BORNE pour l'informer de la consternation ressentie par les territoires suite aux conclusions des rapports DURON et SPINETTA.

Aussi, en début d'année, Rémy POINTEREAU indique qu'avec les membres du bureau, il a rassemblé les 3 Présidents de Régions (Centre Val de Loire, Ile de France et Auvergne/Rhône-Alpes), afin de travailler dans un objectif commun de soutien au projet et aux petites lignes régionales menacées, répondant ainsi à la fois à l'aménagement du territoire et à la réalisation de la LGV.

Au printemps, le Président rappelle qu'une délégation a été reçue par la Ministre des Transports Madame Elisabeth BORNE, composée de M. Nicolas FORISSIER, Député de l'Indre, Mme Martine GUIBERT, Vice-Présidente aux Transports de la Région AURA, M. Daniel DUGLERY Président de l'Agglomération de Montluçon

Il explique que la Ministre a reconnu le bien fondé du projet et qu'elle s'était engagée à :

- ne rien faire qui puisse rendre le projet POCL impossible à moyen ou à long terme, qu'elle s'était également engagée à demander à la DGITM de regarder la question des réserves foncières de Vitry et Ivry.
- de la même manière, elle avait affirmé qu'elle n'était pas contre la poursuite des travaux de l'observatoire de la saturation de la LN1.
- qu'en ce qui concerne la question de l'aménagement du territoire, et dans le cadre de la préparation de la loi d'orientation des mobilités, elle sera attentive aux conséquences négatives d'aspiration des grandes métropoles.
- par ailleurs, qu'elle avait bien noté le sujet de renouvellement du matériel roulant de l'infrastructure de la ligne Bourges-Montluçon et qu'elle avait précisé que l'appel d'offres était sur le point d'être lancé.
- enfin, qu'elle était favorable à la relance de la tierce expertise et qu'elle allait demander à ses services de faire le point sur son financement.

Toutefois, Rémy POINTEREAU précise qu'elle n'a pas voulu s'engager pour programmer le projet POCL sur l'actuel quinquennat, même si elle a reconnu l'utilité du projet à terme.

Il indique que selon elle, des réponses alternatives à la saturation de la LN1 avaient été trouvées grâce au développement de l'ERTMS et grâce à l'augmentation capacitaire des rames, ce qui permettrait de repousser la saturation après 2030.

Toutefois Rémy POINTEREAU rappelle que l'annonce du 14 novembre 2018, d'ouvrir l'autoroute ferroviaire de fret entre Calais et Turin allait augmenter la saturation du Nœud ferroviaire Lyonnais et posait la question de savoir si la saturation n'arrivera pas plus rapidement que prévue.

Par ailleurs, il rappelle les propos de la Ministre des Transports qui affirme également que l'amélioration et la régénération des lignes sur les trains assurant les liaisons POLT, Paris/Bourges/Montluçon et Paris/Clermont-Ferrand vont accroître la qualité de service et le confort des voyageurs.

Enfin, le Président précise que la programmation des investissements dans les infrastructures de transports envisagée dans la future Loi d'Orientation sur les Mobilités a été détaillée comme suit par la Ministre des Transports le 26 novembre en Conseil des Ministres et rapporté par la presse :

« Cinq lignes TGV ont été confirmées avec un fort étalement des travaux dans le temps. Au total, 13,4 milliards d'euros d'investissement seront engagés sur l'actuel quinquennat pour :

*- l'axe **Bordeaux-Toulouse**, les deux gares des deux métropoles régionales seront agrandies en premier lieu pour accueillir plus de voyageurs et plus de trains.*

*- la ligne **Montpellier-Perpignan**, le tronçon Montpellier-Béziers a été "défini" comme le premier du futur chantier de cette liaison.*

*- la ligne **Marseille-Nice**, une première phase Marseille-Aubagne doit être lancée complétée par le tronçon entre Cannes et Nice.*

*- la ligne **Paris-Le Havre**, l'agrandissement de la gare St Lazare est envisagé comme un chantier préalable suivi par les tronçons Paris-Mantes et Mantes-Rouen.*

*- enfin, le tronçon **Roissy-Picardie** ouvrira au sud de la région Hauts-de-France un nouvel accès à l'Île-de-France. Les usagers pourront rejoindre sans correspondance la gare de Paris/Aéroport Roissy-Charles de Gaulle depuis Chantilly, Creil, Pont-Sainte-Maxence, Clermont, Compiègne (Oise) et Amiens (Somme).*

Les autres grands projets dont la maturation technique est moins avancée ont vocation à intégrer les prochaines contractualisations. »

Le projet POCL n'étant pas cité, Rémy POINTEREAU a demandé à la Ministre des Transports que le projet de LGV POCL soit tout de même inscrit et programmé dans la future LOM entre 2028 et 2032.

Rémy POINTEREAU affirme alors qu'**en attendant cet horizon, il y avait urgence à s'occuper des lignes du quotidien comme l'association l'a toujours fait.**

Car le Président rappelle que l'entretien du réseau existant améliore à la fois les conditions de déplacements des usagers au quotidien et prépare l'architecture du réseau ferroviaire de demain, afin d'assurer à la fois la desserte fine des territoires et une interconnexion efficace au futur réseau à grande vitesse.

Le Président explique ainsi que l'association va se recentrer sur les mobilités du quotidien, le cadencement et les dessertes qui nous concernent en nous occupant essentiellement de la régénération des lignes existantes qui complèteront la desserte fine de la LGV.

Il indique qu'**après multiples sollicitations par les acteurs des territoires, la 1^{ère} priorité du gouvernement intègre enfin les lignes POLT et Paris/Clermont-Ferrand dans le cadre des programmes d'investissement prioritaires d'entretien et de modernisation des réseaux ferroviaires existants.**

Il rappelle l'ampleur des investissements concernés (qui portent tant sur l'infrastructure que sur les matériels roulants) qui apporteront aux territoires des bénéfices en terme de fréquences, fiabilité et confort.

Pour le POLT : plus d'1 milliard d'euros de travaux et 16 nouvelles rames

Pour Paris/Clermont-Ferrand : 760 millions d'euros et 12 nouvelles rames

Il rappelle également que le volet de programmation maintient la tenue de l'observatoire de la saturation de la LN1 et la prise de disposition pour assurer les réserves foncières nécessaires à l'entrée en Ile de France et dans la métropole Lyonnaise.

Enfin, pour conclure son rapport moral, il précise qu'aujourd'hui il va proposer de réfléchir et définir ensemble des propositions d'orientation et d'actions pour l'année prochaine.

Plus que jamais, il affirme qu'il faut maintenant s'unir pour défendre les mobilités du quotidien, que **le combat n'est toujours pas terminé ... que quand on est élu de la République on doit se serrer les coudes, former des projets pour l'avenir de son territoire et ne pas baisser les bras.**

Le Président demande si les membres ont des questions. Aucune question n'est posée. Il propose aux membres d'adopter le rapport Moral. Il n'y a ni vote contre, ni abstention.

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

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

2/ l'approbation du compte-rendu de l'AGO du 15/12/2017 à Bourges.

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'AGO du 15/12/2017 est approuvé.

3/ Présentation des comptes 2017 et du budget 2018.

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

Tout d'abord, Daniel DUGLERY présente le bilan des comptes de l'exercice 2017.

Il explique que le projet de budget 2017 avait été envisagé, compte tenu de la baisse des recettes, à 40.000 €. Le résultat de l'exercice 2017 est finalement à hauteur de 35.535,77 € et fait ressortir un excédent de 36,38 €.

Pour information, il indique que l'essentiel des recettes provient des adhésions (pour 30.500 € et qu'il n'y a plus de subvention 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.

La rémunération du secrétariat s'élève ainsi à 20.246,89 € (salaires, + cotisation sociales) à quoi il faut ajouter la rémunération du chargé de mission pour 2.550 €.

Par ailleurs, le reste des dépenses a été engagé pour assurer le fonctionnement de l'association (en légère baisse : loyer à 3.000 €, fournitures pour 1.902,99 €, frais postaux pour 2.718,26 €).

Enfin, 4.000 € ont été provisionnés pour équilibrer les engagements.

Résultat de l'exercice 2017

RECETTES	Montant	DEPENSES	Montant
Total des adhésions	30 500,00 €	Chargé de mission	2 550,00 €
Participation SNCF	0,00 €	Secrétariat	14 604,48 €
Produits financiers	1 035,77 €	Honoraires comptables	1 450,00 €
Report engagement à réaliser	4 000,00 €	Honoraires sociaux	684,00 €
		Cotisations sociales	5 642,41 €
		Location bureau partagé	3 000,00 €
		Charges locatives remboursées	-56,62 €
		Fournitures de bureau	1 902,99 €
		Maintenance informatique	809,56 €
		Frais de timbres et téléphone	2 718,26 €
		EDF	8,46 €
		Frais de banque	60,31 €
		Assurance	480,08 €
		Frais divers (notes de frais, entretien bureau..)	1 539,86 €
		Impôts et taxes	105,60 €
		Résultat excédentaire	36,38 €
TOTAL DES RECETTES	35 535,77 €	TOTAL DES DEPENSES	35 535,77 €

Rémy POINTEREAU demande à l'assemblée de se prononcer sur la gestion de l'exercice 2017.

Puis aucune question ni objection, ni abstention n'intervenant, le résultat de la gestion de l'exercice 2017 est approuvé à l'unanimité.

Daniel DUGLERY présente ensuite le budget prévisionnel pour l'année 2018.

Il explique que le projet de budget 2018, est présenté en équilibre à hauteur de 36.500 €.

Les recettes sont estimées en fonction des adhésions avec une moyenne de 30.000 €.

Afin de palier au désengagement de la SNCF, il indique qu'il a été affecté 6.500 € de provisions issues du livret qui serviront soit à engager des actions ou équilibrer les besoins.

Pour ce qui est des dépenses, elles recouvrent les sommes nécessaires au fonctionnement de l'association avec un chargé de mission, appelé ponctuellement et un secrétariat à mi-temps avec bureau partagé. Le reste des dépenses est provisionné aux mêmes montants en ce qui concerne les fournitures de bureau et les frais postaux.

(A savoir : il n'a pas été provisionné cette année d'éventuelles actions de communication. Toutefois, il précise qu'il sera possible de les réaliser en fonction des recettes supplémentaires très difficiles à estimer à ce jour. L'association compte sur plusieurs grandes entreprises qui ont été encore sollicitées cette année pour palier le désengagement de la SNCF).

au 1er juin 2018

Budget prévisionnel pour l'année 2018

RECETTES	Montant	DEPENSES	Montant
Cotisations des adhérents	30 000,00 €	Chargé de mission	3 000,00 €
Participation SNCF	0,00 €	Secrétariat	15 000,00 €
Engagement à réaliser (réserve livret)	6 500,00 €	Honoraires comptables	1 500,00 €
		Honoraires sociaux	700,00 €
		Cotisations sociales	5 800,00 €
		Contribution aux charges pour bureau partagé	3 000,00 €
		Fournitures de bureau	2 000,00 €
		Maintenance informatique	600,00 €
		Edf	0,00 €
		Frais de timbres, téléphone et internet	2 600,00 €
		Frais de banque	70,00 €
		Assurance	480,00 €
		Impôts et taxe	200,00 €
		Frais divers (notes de frais, entretien bureau,...)	1 550,00 €
		TOTAL DES DEPENSES	36 500,00 €
TOTAL DES RECETTES	36 500,00 €	TOTAL DES DEPENSES	36 500,00 €

Par ailleurs, il expose que le Président fera, tout à l'heure, différentes propositions d'actions pour communiquer à moindre coût.

Le Président remercie alors le trésorier pour la présentation des comptes 2017 et du budget 2018, 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, le projet de budget est adopté à l'unanimité.

4/ Rapport d'activités

Rémy POINTEREAU propose maintenant au Secrétaire et Député Nicolas FORISSIER de présenter le rapport d'activités.

Nicolas FORISSIER commence par rappeler que le 15 décembre 2017, s'est tenue l'Assemblée Générale de l'association à Bourges.

Il précise qu'à la suite de l'assemblée générale, la motion votée a été transmise le 19 janvier 2018 au gouvernement et aux responsables des infrastructures, demandant :

- que des engagements soient pris dans le projet de loi sur les mobilités et dans le cadre du Conseil d'Orientation des Infrastructures confirmant le projet POCL dans sa réalisation avec un calendrier précis et des solutions agrégatives de phasage ainsi que des engagements financiers proposant une réflexion sur le financement de la future concession.

- que soit lancée une étude pour l'interconnexion POLT/POCL qui améliorerait la rentabilité socio-économique des 2 lignes pour une meilleure efficacité en terme d'aménagement du territoire.

Il rappelle également que le 22 janvier 2018, un courrier a été envoyé à la Ministre des Transports Elisabeth BORNE, au Premier Ministre Edouard PHILIPPE, au Président du Conseil d'Orientation des Infrastructures Philippe DURON, et à Cyril SPINETTA pour demander d'être reçu en délégation afin d'exposer les enjeux du projet dans le cadre des assises de la mobilité et de l'examen des projets d'investissement du Conseil d'Orientation des Infrastructures.

Puis que le 29 janvier 2018, suite à la prise de connaissance de sa lettre de mission, un courrier a été transmis à Philippe DURON demandant de le rencontrer afin de lui exposer l'intérêt du projet POCL.

Le secrétaire explique que le 7 février 2018, Philippe DURON a été auditionné sur les scénarios préconisés dans son rapport et sa proposition de reporter le projet. Philippe DURON aurait indiqué que 2 innovations permettent de reporter le projet : le système de signalisation embarquée ERTMS-2 et les nouveaux matériels TGV, qui sont plus capacitaires. Il explique que Rémy POINTEREAU a contesté alors les préconisations du rapport sur les « Mobilités du quotidien », jugeant que ces dernières sont en contradiction avec la notion d'aménagement du territoire et en contradiction avec celles du rapport de 2013, lorsque M. DURON présidait déjà la Commission Mobilité 21, et dans lequel il mentionnait que : « Le Projet de LGV POCL [...] a la double caractéristique de répondre à la saturation prévisible de la LGV Paris-Lyon, mais aussi de connecter les territoires du Centre de France au réseau de la grande vitesse... »

Il rappelle que le 15 février 2018, Rémy POINTEREAU a posé une question orale à la Ministre des Transports sur les conclusions des rapports SPINETTA et DURON, demandant :

- que la question du projet soit réexaminée
- que des solutions de phasage soient préconisées et engagées par écrit
- que les enveloppes budgétaires envisagées pour dénouer les nœuds ferroviaires de Paris et de Lyon soient détaillées, et plus précisément les 2 milliards d'euros qui avaient été affectés au lancement de la première phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique sur les sections communes aux deux scénarios,
- que soit maintenue la réserve foncière des terrains d'Ivry et de Vitry pour la réalisation du projet, ce qui soulagerait efficacement la saturation du RER C, faciliterait également la sortie au sud du Grand Paris Express, et permettrait de programmer la réalisation d'un tronçon de 70 km de Paris à Etampes Sud.
- que l'observatoire de la saturation via le comité de suivi de la saturation de la ligne actuelle Paris/Lyon soit maintenu, avec au moins un point annuel, afin de conforter ou non le report de la saturation.
- que vous souteniez le projet pour le faire inscrire lors de la prochaine révision du RTET en 2020.

Nicolas FORISSIER mentionne également que le 14 mars 2018, les 3 Présidents de Régions (Centre Val de Loire, Ile de France, Auvergne/Rhône-Alpes) ont été réunis par Rémy POINTEREAU afin de soutenir le projet et de se rendre le jour même chez la Ministre des Transports pour dénoncer les choix de l'État en matière de transports concentrés sur les grandes métropoles et négligeant les aspects d'aménagement du territoire.

Il évoque alors ce que la Ministre des Transports Elisabeth BORNE leur a confirmé lors de cette entrevue :

- qu'il ne fallait rien faire qui puisse rendre le projet POCL impossible à moyen ou à long terme et qu'elle allait demander à la DGITM de regarder la question des réserves foncières de Vitry et Ivry.
- de la même manière, qu'elle n'était pas contre la poursuite des travaux de l'observatoire de la saturation de la LN1.
- qu'en ce qui concerne la question de l'aménagement du territoire, et dans le cadre de la préparation de la loi d'orientation des mobilités, elle sera attentive aux conséquences négatives d'aspiration des grandes métropoles.
- par ailleurs, qu'elle a bien noté le sujet de renouvellement du matériel roulant de l'infrastructure de la ligne Bourges-Montluçon et leur a précisé que l'appel d'offres était sur le point d'être lancé.
- enfin, qu'elle était favorable à la relance de la tierce expertise et qu'elle allait demander à ses services de faire le point sur son financement.

Il précise qu'en juin 2018, le Préfet Coordonnateur a été à nouveau sollicité pour demander où en était le cahier des charges de la tierce-expertise.

Puis il évoque la tenue le 11 juillet 2018 du Conseil d'administration de l'association à la questure, en présence de Philippe DURON, Président du COI, et Jean-Luc GARY Directeur Régional SNCF Réseau au cours duquel ils ont fait le point sur les conclusions du rapport du COI et sur les travaux envisagés des lignes régionales.

Il détaille :

Philippe DURON, Président du Conseil d'Orientation des Infrastructures a présenté les 3 scénarios préconisés par la commission du COI. Il a expliqué la hiérarchisation des grands projets et a expliqué que la commission avait repris les mêmes critères qu'en 2013 mais en prenant en compte la maturité des projets.

Le 1^{er} scénario colle à la loi de finance de janvier 2017 et propose d'injecter 2,4 Md€ par an financé par la TICPE, c'est 25% de moins qu'entre 2012-2016 et tous les grands projets sont reportés après 2040.

Le 2^{ème} scénario poursuit la rénovation engagé pour les 10 prochaines années à raison de 3 Md€ par an financé par l'AFIFF pour moitié et par l'Etat pour l'autre moitié.

Le 3^{ème} scénario préconise de réaliser les urgences au plus tôt et au plus vite à raison de 3,5 Md€ par an jusqu'en 2020, on double quasiment les moyens.

Il mentionne que lors de cette réunion, Philippe DURON et les élus présents étaient bien conscients de la nécessité d'aménager le territoire au plus vite pour les territoires du grand centre délaissés, et que le projet POCL ne semblait pas abandonné, mais simplement reporté en 2035-2038 au profit de la modernisation et la régénération des axes POLT et Paris/Clermont-Ferrand.

Le secrétaire rappelle que concernant le POLT, c'était 200 M€ d'investissement programmé entre 2023 et 2027, dans le scénario 1, alors que dans le scénario 2 et 3 c'était la même somme mais investie entre 2018 et 2022 et une fin estimée des principaux travaux de modernisation et de mise à niveau de l'infrastructure en 2025 avec stabilisation de la trame horaire et plein effet.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau Centre Val de Loire a présenté les enjeux du réseau en région. Le réseau structurant et le réseau délégué aux nouvelles autorités organisatrices de

Transports les Régions. Il a rappelé que chaque année, 23,4 millions de voyageurs utilisent les lignes ferroviaires et que 93% des circulations régionales se font sur le réseau structurant.

Enfin le secrétaire précise qu'en ce qui concerne la ligne Bourges Montluçon qui fait le lien entre 2 régions, il a été question d'investir pour la partie Auvergne/Rhône-Alpes 2019 : 15 M€ et pour la Région CVdL : il est programmé au prochain CPER : en 2019 : 4,3 M€, en 2021-2023 : 15 M€, en 2024-2025 : 35 M€.

Il indique que Martine GUIBERT, Vice-présidente aux transports de la Région Auvergne/Rhône-Alpes avait confirmé qu'une 1^{ère} tranche avait été votée à hauteur de 9 M€.

Pour conclure, Nicolas FORISSIER rappelle que Jean-Luc GARY avait précisé que la volonté territoriale étant présente des 2 côtés, un Comité de Pilotage allait se tenir au plus vite pour élaborer le schéma directeur de la ligne.

Enfin, le secrétaire rappelle que le 12 sept 2018, un courrier à Madame la Ministre des Transports Elisabeth BORNE a été envoyé à la suite de la publication des priorités du gouvernement pour la programmation des investissements dans les infrastructures, et que Rémy POINTEREAU lui avait demandé le détail de la ventilation du scénario choisi, porté à 13,4 milliards d'euros, notamment :

- la ventilation détaillée des 7 milliards d'euros pour l'entretien du réseau existant.
- la ventilation des 1,3 milliards d'euros affectés à la désaturation des nœuds ferroviaires

Nicolas FORISSIER évoque ensuite le courrier envoyé le 1^{er} octobre 2018 à Madame la Ministre des Transports Elisabeth BORNE, transmis à la suite de l'annonce des cinq LGV retenues dans les priorités du gouvernement, dont le projet POCL ne fait pas parti, et dans lequel Rémy POINTEREAU lui demande de faire inscrire dans la LOM, le POCL (Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon), pour une programmation en 2028-2032 afin que le projet y soit cité et qu'il soit spécifié que le traitement des nœuds ferroviaires peut être envisagé comme un préalable à la réalisation de la ligne POCL, dans le cadre du phasage des grands projets.

Enfin, le secrétaire rappelle que le 20 novembre 2018, une réunion s'est tenue avec les acteurs du Puy de Dôme et de l'Allier afin de se concerter sur les schémas directeurs des lignes régionales. Les Sénateurs Rémy POINTEREAU (Cher), Jean-Marc BOYER (Puy de Dôme), Claude MALHURET (Allier), ainsi que la Vice-Présidente aux transports de la Région Auvergne/Rhône-Alpes Madame Martine GUIBERT, le Président de l'Association Objectif Capitales Patrick WOLFF, le Conseiller Municipal de Clermont-Ferrand Jean-Pierre BRENAS, le Conseiller départemental du Puy de Dôme Lionel CHAUVIN, le Vice-Président de l'Agglomération de Montluçon Jean-Jacques KEGELART.

Ils en ont conclu que les objectifs des acteurs étaient :

- de rester vis-à-vis du projet dans une double logique de court et de long terme, l'une et l'autre devant être appréhendée en complémentarité et non en opposition.
- de constituer un groupe de travail bi-latéral et de mettre en place une veille active pour être en réactivité et en action par rapport aux pouvoirs publics.

Pour conclure, le secrétaire clôt le rapport d'activité par la journée du 7 décembre 2018, au cours de laquelle se tient l'Assemblée Générale à Saint-Amand-Montrond.

Rémy POINTEREAU remercie Nicolas FORISSIER, Secrétaire de l'association, Député de l'Indre pour la présentation du rapport d'activité.

5/ Proposition d'une nouvelle orientation avec changement de nom de l'association,

Le Président propose ensuite à l'assemblée de se prononcer sur la proposition d'un changement de nom liée à une ré-orientation des activités de l'association re-centrées sur les mobilités ferroviaires du quotidien.

Rémy POINTEREAU rappelle qu'un courrier a été envoyé à l'ensemble des membres pour demander leur avis sur cette proposition.

Le président rappelle que le projet de LGV restera en veille, mais qu'en attendant il serait bien que l'association puisse agir en faveur des mobilités du quotidien, notamment des mobilités ferroviaires.

Rémy POINTEREAU propose TGV et Mobilités Grand Centre Auvergne et demande l'avis des participants.

Charles Antoine de VIBRAYE exprime sa crainte et regrette que le gouvernement conserve ses deniers pour d'autres projets de LGV mais pas pour le projet de LGV POCL.

Eric CHEVEE, Président du CESER affirme que le CESER a toujours abordé la mobilité de manière globale et est tout à fait d'accord pour réfléchir à une mobilité intermodale.

Philippe FOURNIE, Vice-président aux transports de la Région Centre Val de Loire rappelle que les objectifs de l'association sont la mobilité ferroviaire et qu'il faut veiller à ne pas marcher sur les plates-bandes des autres associations qui militent chacun pour leur ligne. Il indique qu'il serait bon de travailler sur les enjeux stratégiques. Il précise également que la compétence mobilité n'est pas la compétence transports.

Charles-Eric LEMAIGNEN rappelle que le cœur de l'association c'est le ferroviaire, donc il faut se concentrer sur la mobilité ferroviaire, le maillage ferroviaire.

Christophe GUERREIRO, affirme qu'il ne faut pas diviser et qu'il est d'accord pour rejoindre cette réflexion.

Une adhérente individuelle précise que l'association doit se concentrer sur le mode ferroviaire.

Jean-Jacques KEGELART rappelle qu'il ne faut pas faire l'amalgame entre les mobilités douces et la mobilité, et qu'il faut veiller à ne pas s'éloigner des objectifs ferroviaires.

Rémy POINTEREAU propose alors de voter sur la dénomination : Association TGV et Mobilité Ferroviaire Grand Centre Auvergne. Les questions sur l'accord au singulier ou au pluriel du mot Mobilité font débat, puis les participants votent à main levée et s'accordent à l'unanimité sur la nouvelle dénomination au singulier.

6/ Election du Bureau

Rémy POINTEREAU propose ensuite d'aborder le point suivant à l'ordre du jour : le remplacement de membres du bureau.

Il rappelle que plusieurs membres sont partis du bureau :

Denis THURIOT, Maire de Nevers est parti du bureau, il propose Jean-Marc BOYER, Sénateur du Puy de Dôme comme vice-président

Eric DOLIGE est également parti, il propose Patrice JOLY, Sénateur de la Nièvre comme Secrétaire adjoint

Puis, il précise qu'Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand et Nicolas PERRUCHOT, Président du Conseil Départemental du Loir et Cher ont quitté l'association.

Il propose Charles-Antoine de VIBRAYE et Jean-Jacques KEGELART pour les remplacer.

Il propose que M. Patrick WOLFF reste en attente car il doit faire voter cette proposition par son assemblée Générale.

Rémy POINTEREAU propose un vote à main levée.

Ne constatant ni vote contre, ni abstention, le bureau est élu à l'unanimité.

Rémy POINTEREAU propose qu'Erik MASLENKA et Fabrice BOUJET de SNCF Réseau présentent les travaux sur les lignes des Régions Auvergne/Rhône-Alpes et Centre-Val de Loire qui nous concernent.

7/ Avancées des projets POCL, et lignes POLT, Bourges/Montluçon, Paris/Nevers/Clermont-Ferrand et actualités de la LOM

Erik MASLENKA et Fabrice BOUJET expose quelques rappels sur le POCL et la mise en place de l'ERTMS :

Rappel :

1) Réactivation de l'observatoire de la saturation ferroviaire Paris-Lyon

Un **conseil scientifique** et deux **observatoires** : Paris – Lyon (comprenant gare de Lyon et NFL) et Nîmes – Perpignan^(*)

Objectifs : éclairer les **horizons de saturation** de certaines lignes concernées par un projet de doublement

Méthode :

- **Expliciter la notion** de saturation
- En faire la **pédagogie**
- Proposer des **indicateurs de mesure objectifs**

Le projet de loi LOM confirme le rôle de l'observatoire Paris – Lyon. Il se réunira à nouveau en janvier 2019 (les éléments ci-après ont été présentés lors de sa dernière réunion de juin 2016)

2) Le déploiement ERTMS 2 sur la LGV Paris-Lyon

- Une ligne aujourd'hui très utilisée, proche de sa capacité le vendredi soir en heure de pointe, et avec une marge de 1 à 2 sillons en heure de pointe la semaine
- Une croissance des trafics de voyageurs qui se poursuit mais à un rythme faible du fait de la crise économique et de la montée en charge des mobilités alternatives
- Une situation qui devrait se maintenir ainsi au moins jusqu'à la fin de la décennie 2010
- Des éléments qui permettent de penser que la saturation du système actuel devrait apparaître avec l'arrivée de la concurrence ferroviaire autour de 2025

ERTMS 2 : Un levier d'amélioration de la capacité de l'AXE

Une capacité actuelle de l'axe Paris – Lyon limitée à 13 sillons/heure max

- La signalisation TVM 300 sur la LGV impose un espacement des trains à 4 minutes
- Les installations de traction électrique de la LGV sont d'ores et déjà sous-dimensionnées dans le secteur du Morvan
- Certaines bifurcations sont aussi des points durs (celle de Yerres en région parisienne principalement)
- L'insertion dans les nœuds de Lyon et de Paris de TGV supplémentaires serait également contrainte : par exemple les voies du NFL ne permettent pas non plus un espacement inférieur à 4 minutes, ...

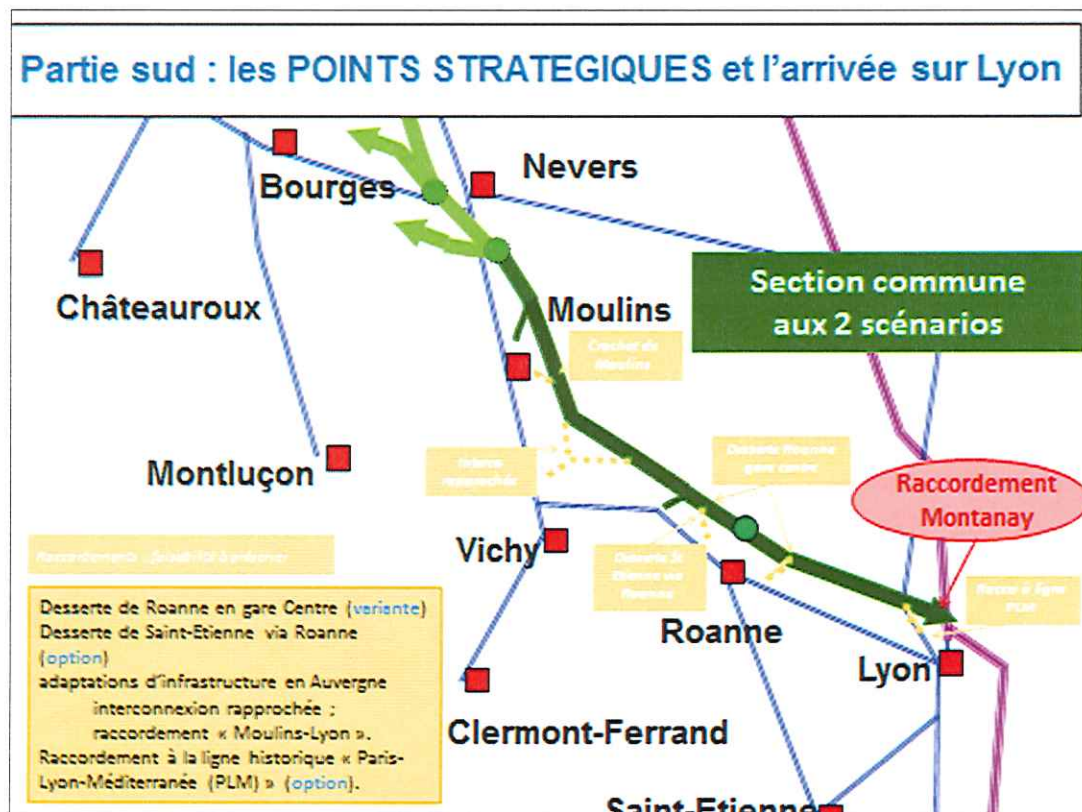
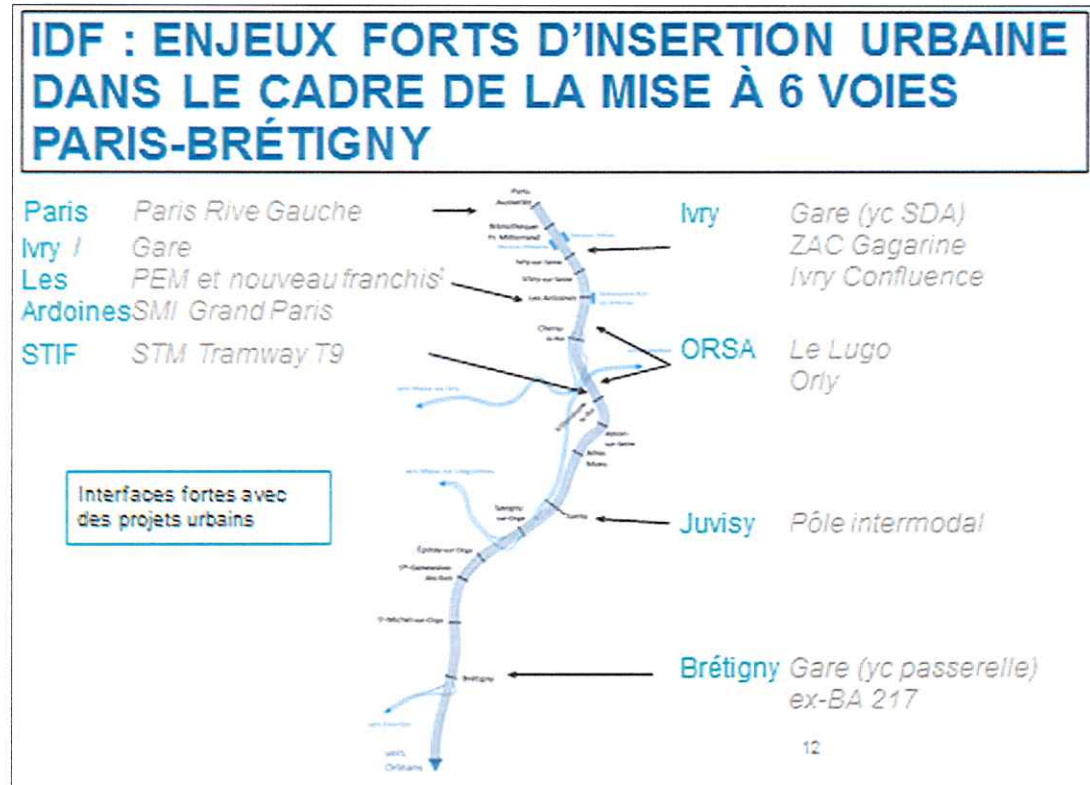
Un projet de refonte complète des systèmes d'exploitation de l'axe :

- Moderniser pour plus de performances (capacité de 13 à 16 sillons par heure de pointe, régularité)
- Permettre l'interopérabilité ferroviaire sur un axe majeur au niveau national et européen dans un contexte d'ouverture à la concurrence
- Une décision d'approbation ministérielle du projet en date du 3 octobre 2018
- Les appels d'offres en cours pour des travaux sur la période 2019-2023 avec l'objectif d'une mise en service de ERTMS 2 en 2025
- Un projet fortement soutenu par l'Europe au titre de la priorité ERTMS du RTE-T (Connecting Europe Facility) : 3 subventions d'études et de travaux entre 2014 et 2017

3) L'enjeu de réservations foncières pour la réalisation future de la LGV POCL

Décision POCL : sécuriser le foncier nécessaire pour préserver la faisabilité du projet

- Forts enjeux d'insertion du projet en région Lyonnaise et en Ile-de-France
 - Quelques points stratégiques entre Nevers et Lyon (raccordements de la future LN au réseau existant)
 - Nécessité de mesures conservatoires dans ces deux secteurs pour préserver le foncier nécessaire à la réalisation du projet
- ⇒ Proposition à venir au Comité de Pilotage POCL d'un programme d'études nécessaires en vue de mesures conservatoires dans les secteurs stratégiques



POLT: SCHÉMA DIRECTEUR

Schéma directeur des lignes des Trains d'Équilibre du Territoire

Ligne Paris-Limoges-Toulouse



Note de synthèse
Septembre 2019

Un courrier du Préfet de la région Nouvelle-Aquitaine à Madame la Ministre sur la phase 1 du schéma directeur

Une note de synthèse qui reprend:

- le diagnostic de l'infrastructure
- le diagnostic du service
- la liste des investissements qui sont positionnés dans les CPER
- la liste des travaux de régénération
- la liste des travaux générateurs de gains de temps de parcours (non financés à ce jour).

Préconisation:

Dans cette optique, une enveloppe financière de 0,5 M€ à dégager dans les études des CPER 2015-2020 est nécessaire dès fin 2018 pour lancer les études des projets d'investissements prévus aux horizons 2025 (renforcement des installations de traction électrique, adaptation des installations à l'arrivée du nouveau matériel roulant, investissements en robustesse et sécurité) et 2030 (relevements de vitesse, suppressions de passages à niveaux, création d'installations permanentes de contre-sens).

Plusieurs scénarios (3) partagés au niveau de la desserte, préconisation de continuer la recherche d'amélioration du scénario 1 *

* (11 allers-retours Paris-Limoges dont 10 prolongés Brive, dont 3 rapides dans le sens Paris-Limoges et 2 rapides entre Limoges-Paris)

POLT: TRAVAUX DE REGENERATION

- Les travaux de régénération regroupent les opérations de maintenance programmées (financement 100% SNCF Réseau) :
- Enveloppe de plus d'1,6 milliard d'euros prévue sur la période 2015-2025 : maintenance des voies, des ouvrages d'art, des caténaires et de la signalisation (territorialement, 47% en Ile de France et 53% sur le reste de la ligne).
- Réalisation des travaux de régénération avec une marge travaux supplémentaire : 5 à 10 min sur Paris-Brive entre 2021 et 2025 (en plus de la marge travaux standard). Prévoir 4 à 5 week-ends « coup de poing » par an.
- Adaptation des plans de transport.

POLT: TRAVAUX DE REGENERATION

- Des travaux de suppression de PN durant week-end « coup de poing » de novembre 2018



- Des travaux de voie à Orléans (une vidéo sur clé disponible)

Bourges – Montluçon

- POUR CETTE LIGNE DE TYPE INTER-VILLES, QUI FAIT LE LIEN ENTRE 2 RÉGIONS, LE SERVICE SOUHAITÉ EST L'ÉLÉMENT PRINCIPAL POUR DÉFINIR LES ÉLÉMENTS D'INFRASTRUCTURE ADÉQUATS.



LA LIGNE EN 2017

- Classée UIC 7 et 8, 107 km, 7 gares d'acheminement CVDL
- De Bourges à Montluçon, 3924 en InterVilles, 3830 en TER
- Cheques jour: ATET, 8 TER et 2 trains fret
- Entre Bourges et St-Amand-Montlon, 300 voyages/jour environ en circuit régional. Y ajoute l'ex-TER Paris-Montluçon SPSB. Vers Paris, il représente 40% des destinations des gares de l'axe. Montluçon représente 100 voyages en liaison Paris* 2 (2 A/R, 0).
- Fourchette coût maintenance : 15 à 45 k€ / km
- Coût d'exploitation : 0,2-2,3 M€ entre Bourges et St-Amand-Montlon
- Équilibre recette/coût : (0,2 ; 0,4)
- Mise en accessibilité : gare de Bourges (SDNA), horizon 2020-21 pour 7,5 M€.

2 000-2024 : RÉGÉNÉRATION DE LA VOIE EN RÉGIAU POUR LE SERVICE D'INTERVILLES

AU 01/01/2018, 2,35 M€ PRÉVUS

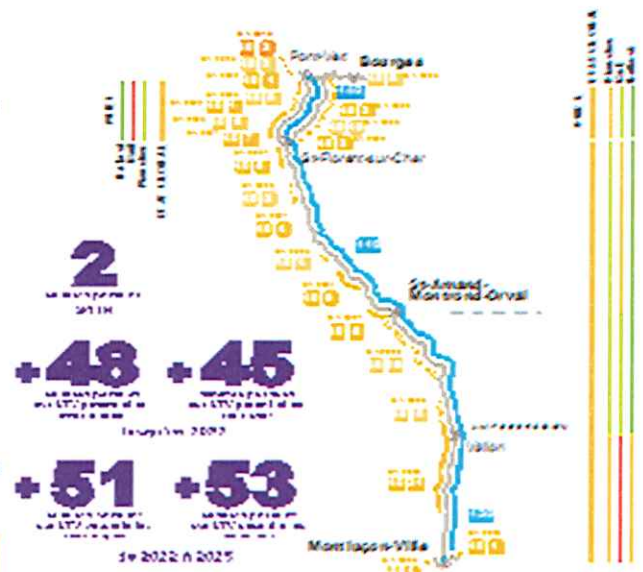
- Mai 2018 : renouvellement des composants de voie, 700 k€
- Travaux en 2019 de 4,3 M€
- Réaliser le schéma directeur de Bourges – Montluçon, 300 k€.

Pour pérenniser la voie, nécessité de travaux d'un montant de 64 M€, dont 30 M€ pour la région Centre-Val de Loire.

La modernisation de la signalisation a un coût estimé à 59 M€ dans le schéma directeur.

Besoins en investissement sur la voie :

2019 : 4,3 M€
2021-2023 : 15 M€
2024-2025 : 35 M€



DIFFUSION LIMITEE, NON CONTRACTUEL

BOURGES-MONTLUÇON : DIAGNOSTIC – SCHÉMA DIRECTEUR

Etat actuel des composants :

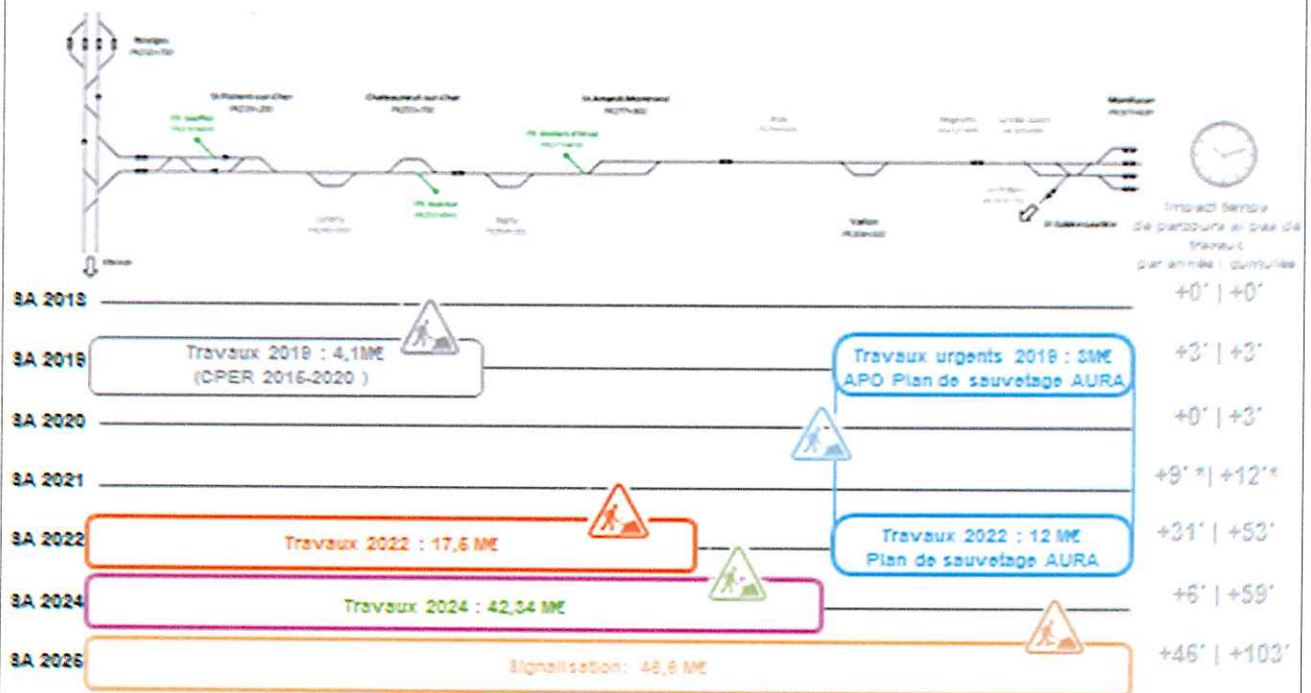
- Des zones en barres normales
- Des zones de Longs Rails soudés (LRS) de plus de 60/80 ans d'âge
- Une grande hétérogénéité des composants
- Un ballast pollué ou en épaisseur insuffisante ne permettant pas le maintien d'une géométrie de voie de qualité



Zone de traverses hétérogènes sur du LRS datant de 1952 au PK 268+200

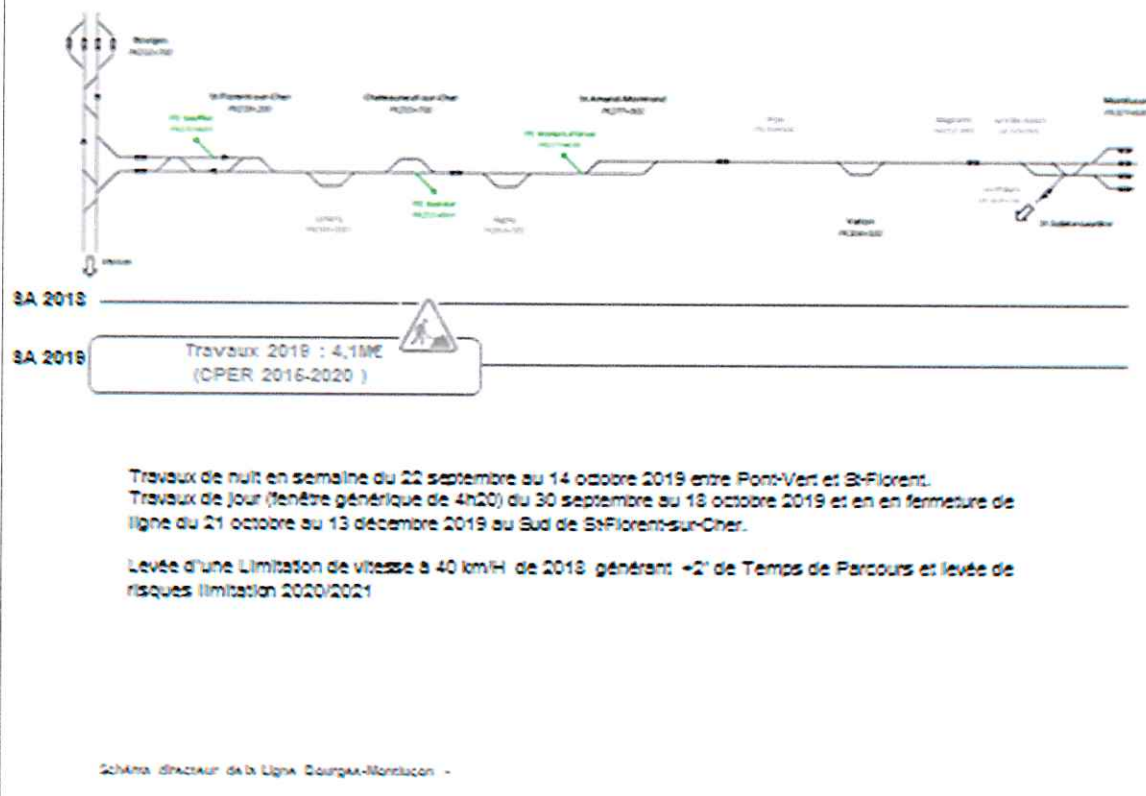
Linéaire de voie sur Bourges-Montluçon		
Voie régénérée entre 2006 et 2016	44 km	35%
Voie à régénérer (barres normales restantes)	19 km	15%
Voie à régénérer (en LRS mais d'âge > 50 ans)	62 km	50%

Besoins travaux



Montants en euros aux conditions économiques de réalisation

Travaux 2019 Centre Val de Loire



Rémy POINTEREAU remercie les représentants de SNCF Réseau et demande aux membres s'ils ont quelques questions.

Pour POLT :

Philippe FOURNIE revient sur le nombre de 1,6 milliards de travaux ne sont financés qu'à hauteur d'1 milliards d'euros par l'Etat et le reste est demandé aux collectivités.

Christophe GUERREIRO demande une précision sur la destination du montant total.

Il lui est précisé que les 1,6 milliards sont entièrement consacrés à la re-génération de la ligne.

Charles-Antoine de Vibraye demande si ces travaux concernent également les poteaux de caténaires. Il lui est répondu que oui.

Pour POCL :

Guy LAINE précise que le Député Loïc KERVRAN, malgré les critiques récentes qu'il a donné dans la presse sur le projet de LGV POCL, a dû s'installer à Bourges pour prendre le train et aller à Paris plus rapidement.

Philippe FOURNIE doute que toutes les LGV se fassent, notamment la LGV Paris le Havre. Il précise que pour la Région Centre-Val de Loire c'est 250 millions d'euros à trouver pour toutes les petites lignes, mais qu'il faut garder à l'esprit les grands projets qui porteront les futurs enjeux technologiques.

Jean-Jacques KEGELART complète et précise que la LOM a un point positif qui nous concerne c'est l'adoption de 34 milliards d'euros, soit 40% de plus que dans le quinquennat précédent, à raison de 5 milliards d'euros par an pour la rénovation des lignes.

Philippe FOURNIE rappelle que dans le rapport du COI, il y a 3 scénarii. Nous serions plutôt sur le scénario 1 amélioré, même pas le niveau du maintien des infrastructures de l'existant.

SNCF Réseau explique qu'en l'état actuel la ligne serait saturée en 2025, l'ERTMS 2 va redonner un peu de souplesse sur cette ligne, en augmentant la capacité de la ligne et reculé de quelques années la saturation. C'est un équipement à 600 millions d'euros qui permettra de porter de 13 à 16 sillons de l'heure par sens en heure de pointe.

Didier THILLET trouve que SNCF se répète depuis plus de 10 ans et désespère.

Mme la Maire d'Orval explique qu'elle a découvert un jour en allant à la gare qu'il n'y avait plus de train direct de Montluçon à Paris.

Christophe GUERRERO trouve qu'il n'y a pas d'assistance aux territoires en danger.

M. AUGER a une proposition à faire concernant un projet qui pourrait remplacer le POCL. En effet, il constate que la re-génération des lignes ne fera que remettre les lignes au niveau d'il y a 15 ans. Aussi il préconise la réalisation en phasage du POCL en commençant par un barreau de 70km en Ile de France Sud pour la ligne POLT et assurer un barreau Brétigny Sud - Nemours Nord pour la ligne Paris/Clermont-Ferrand.

Philippe FOURNIE explique que lors du transfert d'exploitation des lignes TET aux Régions, les Régions n'ont pas pu choisir le matériel car celui-ci avait déjà été commandé en appel d'offre avant le transfert aux Régions. Mais la plus grosse difficulté n'est pas le matériel mais l'état de la ligne.

Thierry VINÇON : ceux qui prennent le train de Saint-Amand-Montrond à Paris à 5h35 de Montluçon ou 6h06 à Saint-Amand-Montrond sont plutôt des actifs et les fermetures des lignes envisagées l'année 2019 entre 9h et 15h doivent être faites pour réaliser les travaux. Aussi les actifs ne devraient pas être trop impactés.

SNCF Réseau rappelle que l'infrastructure est vraiment détériorée et doit être renouvelée selon le diagnostic qui a été fait sur cette zone-là. Le plancher et les ouvrages ont vraiment besoin de régénération sinon les ralentissements se cumuleront. De la même manière, d'ici 2025 la signalisation doit être refaite car SNCF Réseau ne peut pas se permettre d'envoyer des trains sur les réseaux sans savoir où ils sont, c'est une question de sécurité. C'est donc 100 millions d'euros à investir en régénération du réseau, juste pour maintenir le niveau actuel de l'infrastructure.

Didier THILLET demande si le président peut confirmer que les réserves foncières en Ile de France aient bien été faites.

Un participant demande pourquoi la LGV Bordeaux/Toulouse, dont le coût a été estimé à 6 milliards d'euros, a été réalisée avant celle de la Région Centre-Val de Loire. Il préconise que le gouvernement réfléchisse aux priorités territoriales.

Thierry VINÇON déclare qu'aujourd'hui, le gouvernement n'a pas de vision d'ensemble d'aménagement du territoire. La preuve en est que sur les 222 territoires choisis pour le programme cœur de ville, les villes de la Région Centre-Val de Loire sont les grandes exclues. De la même manière, sur les 124 territoires industriels, peu de villes de la Région ont été sélectionnées.

Rémy POINTEREAU rappelle que le temps dissuasif du Paris/Montluçon fait fuir les voyageurs. En diminuant le nombre de desserte, les voyageurs désertent petit à petit la fréquentation du train.

Nicolas FORISSIER attire l'attention des participants sur le fait qu'il faut s'inscrire dans la durée pour le projet car la France étant à 100% de dettes, il va falloir être patient, s'allier et attendre la relance pour relancer le projet. Il rappelle que la commune de La Châtre n'a pas de train, il faut 50mn pour rejoindre Châteauroux et prendre le train.

Rémy POINTEREAU propose que les participants prennent connaissance de la motion.



MOTION

de l'Association TGV et Mobilité Ferroviaire Grand Centre Auvergne

Assemblée Générale du 7 décembre 2018

Réunis en Assemblée Générale, les membres approuvent la motion suivante à l'unanimité des présents et représentés.

Les participants rappellent que depuis plus de 10 ans, ils se sont mobilisés pour la réalisation de la LGV POCL Paris/Orléans/Bourges/Clermont-Ferrand/Lyon, selon les objectifs et les priorités qui ont été maintes fois rappelés.

Récemment, le projet de Loi d'Orientation sur les mobilités (LOM) a annoncé quatre objectifs :

1/ apporter des alternatives à l'usage individuel de la voiture, 2/ développer les nouvelles solutions de mobilités, 3/ réduire la pollution liée aux transports, 4/ et investir davantage dans les infrastructures.

Toutefois la LOM n'a pas retenu le projet de LGV POCL dans la programmation des investissements de l'objectif 4.

Partageant la nécessité d'améliorer d'urgence la qualité des transports de la vie quotidienne, tout en continuant de travailler pour une reprise de programmation de la LGV entre 2028 et 2032, les membres ont ainsi décidé :

- d'élargir leurs travaux sur les lignes ferroviaires du quotidien, afin que soient pris en compte les besoins du territoire du Grand Centre de la France,
- et de faire toute proposition aux pouvoirs publics (gouvernement, régions, départements, EPCI) en matière d'innovation, d'expérimentation et d'amélioration des mobilités du quotidien.

Il est indiqué dans le projet de loi d'orientation sur les mobilités que le gouvernement prévoit 13,4 milliards d'euros d'investissement pour la période 2018-2022 soit une moyenne de 2,68 milliards par an d'investissement dans les infrastructures.

Cependant, des incertitudes demeurent dans le cadre de la ventilation des enveloppes des cinq priorités du 4^{ème} objectif :

- L'entretien des réseaux existants : 7 milliards d'euros investis par l'État pour les dix prochaines années
- La dé-saturation des nœuds ferroviaires : 1,3 milliard (qui concerne potentiellement le POCL)
- Le désenclavement routier des villes moyennes et territoires ruraux : 1 milliard
- Le développement des mobilités propres et partagées : 1,2 milliard
- Le renforcement de l'efficacité et du report modal du transport de marchandises : 2,3 milliards

Aussi, les membres demandent que soit précisé, détaillé et engagé par écrit la ventilation et le calendrier des investissements dans :

- L'entretien des réseaux existants pour ce qui concerne :
 - la ligne POLT, plus d'1 milliard d'euros et 16 nouvelles rames
 - la ligne Paris/Montluçon, pour la partie Bourges Montluçon : 105 M€
 - la ligne Paris/Nevers/Clermont-Ferrand : 760 M€ et 12 rames neuves
- La désaturation des nœuds ferroviaires (1,3 milliards d'euros) condition préalable à la réalisation potentielle du POCL.

En convergence avec les associations UPOLT, Objectif Capitales, Aux Rames Citoyens, Tous pour la LGV, les membres demandent également :

- que soit programmé en urgence un schéma directeur pour l'organisation et la réalisation des travaux sur les lignes :
- Paris/Montluçon
- Paris/Clermont-Ferrand
- Montluçon/Lyon
- Clermont-Ferrand/Lyon
- que les matériels à hydrogène soient prioritairement affectés aux territoires ne bénéficiant pas de la grande vitesse.

Par ailleurs, dans le projet de Loi d'orientation sur les mobilités, il est préconisé que l'observatoire de la saturation soit maintenu, se réunisse régulièrement et que ses conclusions soient publiées afin d'éclairer dans quelle mesure le déploiement de l'ERTMS permettra d'éloigner la perspective de cette saturation.

Enfin, par la voix du préfet coordonnateur, l'Etat s'était engagé à mener une tierce expertise du projet POCL, aussi les membres souhaitent obtenir le calendrier précis celle-ci au 1^{er} trimestre 2019.


Aussi, les membres demandent que ces engagements soient également tenus.

Après vote, et au regard des membres présents ou représentés par pouvoirs au moment du vote, il déclare que la motion est adoptée à l'unanimité.

Rémy POINTEREAU remercie les membres et les intervenants de leur participation et lève la séance à 17h00.

Le Président

Rémy POINTEREAU



Le Secrétaire

Nicolas FORISSIER

