

COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE 2017

Cette réunion s'est déroulée le samedi 17 juin 2017 à la Cité des Associations, 93 La Canebière, à Marseille.

- ⇒ **Présents:** Philippe CRETIN (Président), Jean-François GUYETAND (Collectif tramway Toulon), Claude JULLIEN (Vice-Président), Jean-Louis LARICE (Trésorier), Frédéric LAUGIER (GECF), Jean-Michel PASCAL (FNAUT 13, secrétaire par intérim), Pierre QUILLIET (FNAUT 83), Alain SEGUIN (Toulon Var Déplacement),
- ⇒ **Excusés:** MM. Gabriel BERNE (Ass. Grenoble - Veynes), Jean-Pierre GAUTRY (CITIZ Avignon Auto Partage), Jean GONELLA (FARE SUD), Jean-Paul LESCAT (ADTP CANES GRASSE), TRAVISIA, Mme Claire DIES, MM François CHARPENTIER, Hartmut FINKE, Jean Claude GAUTIER, Jean Pierre STEINER (Adhérents individuels)

La séance est ouverte à 10.20

Tour de table :

- Jean-François GUYETAND : le Collectif Tramway Toulon déplore que les élus campent sur leurs positions d'un BHNS aussi performant qu'un tramway.
- Pierre QUILLIET : l'Association des Voyageurs du Moyen Var a obtenu des résultats significatifs sur l'offre de transports du pays des Maures, en conséquence certains adhérents se démobilisent.
- Alain SEGUIN : l'association Toulon Var Déplacement a effectué plusieurs recours de décisions préjudiciables aux transports publics, au risque de n'être identifiée par les politiques que comme tel et non force de proposition. Pourtant, la comparaison des TC de Toulon avec ceux de Grenoble, ville équivalente, est éloquente. A force de s'attaquer à défendre le Tramway, on a du mal à se faire entendre aussi pour les autres modes, pistes cyclables, etc.
- Jean-François GUYETAND : le Collectif Tramway Toulon n'aurait pas intérêt à s'associer au recours contentieux de TVD. A la réflexion, il restera en arrière afin de pouvoir attaquer la DUP en restant crédible. Problème recherches finances pour mandater avocat. Car lorsque l'on n'est pas écouté, par exemple concernant le Tramway, la procédure est l'acte ultime.
- Jean-Louis LARICE : Trésorier, présentera rapport financier. Egalement responsable de notre site internet FNAUT PACA, et y a effectué plusieurs améliorations pour nos visiteurs.
- Jean-Michel Pascal, secrétaire par intérim. Déploire trous horaires et rames sous capacités des TER, tant Toulon Marseille que Toulon Nice.
- Frédéric Laugier : le GECF déplore le manque de capacité dans les autorails Nice-Digne, due à l'abandon des remorques voyageurs, de la rame tractée, de deux autorails SY, et reste très inquiet au sujet des autorails achetés d'occasion à Majorque : la série entière va être livrée sans que celui déjà sur place pour les essais n'ai roulé, craintes d'inaccessibilité, d'engagement de gabarit, de refus d'homologation par le STRMTG (boîtes à long rapport incompatible aux démarrages en côte, sans frein hydrostatique ni à patins, freinage unique à disques).
- Philippe CRETIN : présent aussi au Conseil National de la FNAUT, qui a fait des groupes de travail informatique. Se retrouve à la tête du groupe Fret.
- Claude Julien : était auparavant à ce groupe lors des choix importants (ferroutage, fermeture des wagons isolés, des triages, etc...) et fait un petit historique sur la chute du fret ferroviaire en France. Aujourd'hui, le trafic a chuté au point qu'il n'y a même plus de débat. Regrette que chaque personnel de la SNCF ne semble pas en possibilité de signaler les événements récurrents oblitérant la qualité de service et le respect des horaires.

Rapport moral (Philippe CRETIN)

Une fois de plus l'année 2016 a été marquée principalement par la médiocrité des services TER et des intercités. On a vu la suppression de trains de nuit sinon leur manque de régularité de même pour les TER, de nombreux trains sont chroniquement en retard, voire supprimés.

Les études de la Ligne Nouvelle PACA continuent. Nous avons participé à différents ateliers en 2016, ainsi que plusieurs enquêtes publiques. Claude JULLIEN a fait un cahier d'acteur.

Débats : Les opposants à toute nouvelle ligne prétendent la non saturation des lignes historiques, alors que cette saturation se produit de fait par le mélange de circulations différentes omnibus et express. La ligne nouvelle permettra de séparer les flux, la ligne historique parcourue par des TER de mêmes types verra sa capacité augmenté de plus du double. Claude Julien signale le nombre de réunions où les choses semblent décidées d'avance, même quand il y démontre des solutions meilleures. La ligne Toulon Les Arcs est excellente en vitesse, sauf problème chicane à Gonfaron et de courbe à Soliès gare. Nous nous positionnons en médiateur pour déplacer cette gare.

Actuellement nous travaillons avec le GIR Maralpin et Travisa pour le parcours Alpes Maritimes. Nous avons participé à 3 réunions en Mairie de Cannes.

Débats : Suite à une réunion à MOUANS SARTOUX sur la ligne nouvelle (rapport en annexe), nous avons alerté plusieurs mairies dont celle de Cannes et d'Antibes qu'aucun scénario ne les desservait : elles semblaient l'ignorer ! Et nous ont rappelé dans la foulée et à la veille de la première réunion avec Monsieur CHERRIER (CNDP) ! S'il faut bien une ligne lourde TER Nice Aéroport à Sofia, elle n'aura rien à voir avec la LN : la gare d'entrée en 06 des TGV doit être Cannes, d'autant que plus 2/3 des séminaires de la Région sont là. 27 communes dont Cannes et Antibes ont donc réclamé à M. CHERRIER cette solution, une DM (Directive Ministérielle) impose maintenant l'étude d'un scénario supplémentaire via une gare à Cannes la Bocca (c'est grâce à nous, surtout Claude), et les villes se sont vu confier par SNCF réseau la recherche du passage du tracé d'entrée sur Cannes. Le projet du funiculaire de Grasse est stoppé, il avait été envisagé de lui faire traverser l'immeuble sur le tracé et le dossier est « provisoirement enterré ».

On nous a présenté la future gare de Nice St Augustin et gare TGV Nice Aéroport.

Débats : entre Nice Ville et Nice Aéroport, nous sommes contre le terminus de trains à Nice-St Augustin, car aucun problème de capacité sur ce tronçon vu que tous les trains y circuleront à la même vitesse moyenne. Pourtant inquiétude de lire Nice-Aéroport à 9 voies à terme, sous entendant des TGV terminant à Nice Aéroport.

En ce qui concerne les TER, malheureusement les TER PACA continuent à sombrer dans leur exploitation. Il semblerait que les problèmes d'entretien des rames persistent et que tant qu'un deuxième Technicentre ne sera pas construit, ces problèmes persisteront. On parle de plus en plus d'un Technicentre à Nice St Roch sur l'ancien dépôt.

Débats : Le problème d'entretien des rames n'est pas prêt d'être résolu, le projet du technicentre à Nice St Roch semble abandonné car impossibilité pour la Région de financer un bâtiment qui ne resterait pas de sa propriété, vu que sur terrain SNCF. Et à Marseille, problème du classement de la rotonde du pont tournant, qui va diminuer le nombre de voie de stockage par rapport au projet.

Le cas de la ligne Breil-Tende n'est toujours pas résolu et son exploitation est toujours squelettique. On parle d'un accord en cours mais pas brillant.

Débats : Et ce alors que les travaux du nouveau tunnel routier de Tende sont stoppés pour une longue durée, suite à découvertes de graves malfaçons mafieuses.

La 2^{ème} phase de modernisation de la ligne Aix-Marseille se précise et est inscrite au prochain CPER

Débats : des interruptions de 2 mois maxi avaient été promis, et en pratique : 2 fermetures d'été de 2 mois, puis 2 fermetures d'été de 4 mois. Claude Julien a demandé le maintien de la ligne de Aix à Gardanne, puisque travaux légers qui ne nécessitent pas fermeture. Ce pourrait être accepté. Le projet de nouvelle gare de Luynes est abandonné, sur décision politique, suite à opposition des riverains.

Au niveau des transports urbains, le tramway de Toulon est toujours en panne d'autant plus que le Président FALCO va lancer une DUP pour 4 lignes de BHNS. Le PDU de TPM est voté sans avoir défini le mode de transport entre BHNS et Tramway. Le Préfet Maritime a retoqué les lignes « Bateaux à Haut Niveau de Service » qui empêchait la sortie du porte-avions et des bâtiments de la Marine Nationale. Décidément notre Président n'a peur de rien.

Débats : le terme « haut niveau de service » est galvaudé, sans se soucier des priorités aux carrefours et du site propre intégral.

Toulon va enfin construire un quai de 400m d'accueil des plus gros bateaux de croisières, qui ralliaient La Seyne jusqu'à présent. Le rétablissement de la voie vers le port intéresse la LN, nous motivons Port Toulon Provence à réclamer cette ouverture.

Cette année 2017 continue à attirer notre attention sur les emprises du RFN qui risquent d'être déclassées.

Débats : l'Etat a supprimé les associations dans les commissions de déclassements, pourtant, concernant le déclassement de la Bouilladisse, nous avons été consultés. Raison sans doute expliquant l'hésitation du déclassement de Digne St Auban. Des élus veulent voie verte, mais des assos de quartier ont fondé collectif pour militer à nouveau pour solution ferroviaire. Des réunions s'organisent, ce collectif de fait est dirigé entre autre par M. Raymond Peloux. Objectif 1^{er} : sauvegarder la plateforme. Puis proposer l'exploitation la moins chère possible, par exemple par la RRT. Ce qui pourrait d'ailleurs rendre possible le passage vis-à-vis des cuves de proximité : elles ne présentent un risque que lors des opérations les concernant, or la SNCF n'admet pas la manœuvre de signalisation par des entreprises tierces, la RRT oui.

Pour la ligne de Draguignan, le déclassement est acté d'où la fin de l'ARLIFAD.

Débats : Pierre nous informe projet d'une coulée verte entre Draguignan et... où, puisque à Ste Roseline, la voie SNCF y est toujours. RFF serait toujours propriétaire de l'emprise jusqu'à Draguignan, l'alignement des immeubles semble le démontrer. Cette voie verte serait donc une location. L'intérêt d'un tram train serait d'aller jusqu'à l'hôpital de Draguignan. L'ARLIFAD se battait contre le déclassement de la ligne de Draguignan, et a été dissoute vu que le déclassement a eu lieu. Par ailleurs, l'AUTEC a fait demande pour représenter la FNAUT à la CASA, mais nous avons dû décliner, TRAVISIA ayant déjà été mandaté pour cela.

Secteur de Hyères : le maire actuel a changé d'opinion et pousse en urgence le dossier du pôle multimodal, le bétonnage de la gare est suspendu suite au nouveau PLU voté. Pour les voies prévues pour l'exploitation de la ligne de l'aéroport, le problème reste entier. Le Président FALCO persiste sur le démontage de la voie pour mettre un BHNS entre la ville et l'aéroport. Néanmoins on a 2 atouts, Vinci Airport tient à cette ligne et théoriquement, la LN PACA risque d'avoir besoin de cette voie pour relier les aéroports de Nice avec celui d'Hyères. L'AHTF, l'APMTEE et le CIL de la gare doivent rencontrer le représentant de SNCF Immobilier sur l'avenir des voies impaires et paires de la gare d'Hyères ainsi que du site de la gare de la Plage de Hyères.

Débats : SNCF ne pourrait exploiter la réouverture de la ligne de l'aéroport de Hyères qu'à condition d'accepter signalisation tierce de la tour de contrôle pour pénétration dans l'emprise. A ce jour impossible, même cas que Digne Saint-Auban. Le maire de Hyères a bien rendu ces terrains inconstructibles pour tout autre chose qu'infrastructure de transport. De plus, SNCF a projet de déplacer le garage des TGV en gare d'Hyères, afin de récupérer les terrains de Toulon. L'association UDVN83 milite pour mettre tram train sur la ligne La Pauline à Hyères : nous sommes contre cette idée mettant en péril les trains grande ligne, d'ailleurs l'ancien tracé des CP

de Toulon à Hyères pourrait très bien être réutilisé pour cette desserte. Alain SEGUIN regrette que les études soient morcelées et n'attirent que des opposants en réunions de concertation, plutôt que raisonner par schémas directeurs. Philippe CRETIN précise que le financement de la gare de La Pauline, avec son saut de mouton et ses 4 voies à quai est bien acquis. Nous nous opposons par contre à ce que La Pauline devienne gare terminus pour certains trains même dans le cadre du « RER TOULONNAIS » : ceux-ci doivent tous continuer sur Hyères (2/3 des trains) ou sur Carnoules (1/3 des trains), la Pauline doit avoir toutes ses voies en passage. L'on voit des panneaux « non à la LGV » en gare de La Pauline alors que les sauts de moutons seront pour le TER et payé sur les 20% de budget de la LGV réservé à l'amélioration des TER.

**Une rencontre entre la FNAUT et le directeur SNCF TER PACA doit avoir lieu.
Votre Président devrait rencontrer M. PEPY mercredi 28 juin au matin.**

Info : Guillaume PEPY a annulé ce RdV au motif de grèves.

Enfin pour terminer : les feux sont au rouge entre votre Président et le Vice-président Philippe TABAROT. On n'arrive pas à avoir un rendez-vous, de ce fait, au cours du comité de ligne sur Draguignan, nos rapports ont été plus que tendus. Nous allons continuer à nous battre pour essayer de sauver ce qu'on peut car cette année une fois de plus nous continuons à être du côté de la défensive plutôt que d'avancer.

Rapport d'activités :

Composition de la FNAUT PACA

Rappel de la liste des membres de la FNAUT PACA

Relation avec les associations membres

Plusieurs rencontres ont eu lieu avec TVD, Collectif tramway Toulon, ARLIFAD, Travisa, AUGAD et AHTF.

Représentation extérieures

- Participations au sein d'organismes publiques (Coter, organisme de certification, organismes AOT etc.)
- Rencontres régulières avec les décideurs et fonctionnaires SNCF Réseau
- Participation à différents comités de lignes
- Participation aux réunions consommateurs de la SNCF

Plusieurs interventions au profit de FR3 Provenances Alpes, France Bleue Provence, Var Matin et La Provence

Le site FNAUT PACA bouge.

Le rapport moral est adopté à l'unanimité

Rapport financier (Jean-Louis LARICE)

Le bilan de l'exercice 2016 a dégagé un excédent encore plus faible des deux dernières années puisqu'il est de l'ordre d'une centaine d'euros soit 19% de nos recettes. Il s'explique en partie par la souscription d'une assurance responsabilité civile mais aussi par une diminution de 25% des cotisations individuelles. En 2016 une association régionale a adhéré directement chez nous, ce qui n'était pas arrivé depuis 2013. Celles qui ont cotisé à Paris en 2015 sont au nombre de 11, contre 12 en 2014. Pour 2016 le nombre ne nous a pas été encore communiqué. Pour les adhésions individuelles leur nombre a diminué, passant de 11 à 8 et le montant de ces cotisations constitue environ le tiers de nos recettes, la majorité des adhérents donnent plus que le minimum demandé. Les dépenses courantes se limitent aux frais de fonctionnement comme l'hébergement du site web, l'assurance couvrant nos activités et les cotisations à quelques associations. L'excédent de 105 € ainsi dégagé va s'ajouter au reliquat des exercices précédents. De ce fait la Fnaut-Paca dispose d'une trésorerie largement suffisante compte tenu de nos activités. Notre situation financière reste donc satisfaisante, et on peut envisager à notre échelle d'engager de nouvelles actions en plus de notre fonctionnement habituel.

Débats : Nous sommes dans les mêmes grandeurs que les autres années. Moins d'adhérents individuels. Donc le résultat de l'exercice un peu inférieur. Dépenses : cotisations, site web, et maintenant une assurance responsabilité civile. (MAIF, cout : 90€ par an.). Jean-Louis expose aussi les statistiques des visites site WEB : autour de 20000 visites annuelles, moyenne par jour 50 ; Site repris, mises à jour et rajouts de page plus facile, tout en conservant les parties non défilantes de l'écran. Une page explose le nombre de visite : celle sur le bruit des trains, très technique. Par contre, on n'est pas bon sur l'actualité « ligne nouvelle », il y a juste un pic sur mars 2017, concernant la mise en ligne de nos propositions. La réactualisation est urgente.

Le rapport financier est adopté à l'unanimité. L'Assemblée Générale donne quitus au trésorier.

Rapport de la rencontre avec NOSTERPACA.

RdV de 2 heures, suite à leur courrier de demande d'adhésion à Fnaut Paca. De nombreux désaccords :

- Lyon Turin : désaccord puisque FNE est contre, même si NOSTERPACA semble convaincu de notre démonstration de pertinence.
- FNAUT apolitique, or FNE ne l'est pas ;
- FNE a soutenu l'incinérateur de FOS aux réunions de concertations en y envoyant des salariés contrer les arguments des associations écologique et de défense (dont Phare Sud).
- L'appli de la Région recevrait dix fois moins de signalement que celle de NOSTER, doute, car pour nous, c'est à la Région qu'il revient de recevoir les doléances et d'en effectuer statistiques et actions correctrices.
- Désaccord concernant places au CESER (Conseil Economique Social Environnemental Régional)

Nous sommes donc restés en opposition sur tous les chapitres, l'adhésion est impossible sur le fond, mais si un sujet commun où nous sommes d'accord doit nous réunir, aucun problème.

Renouvellement du Bureau.

Jean-Michel PASCAL est candidat à l'intégration au bureau en tant que secrétaire général, poste vacant. Il est élu à l'unanimité. Aucun des autres participants n'est candidat à l'intégration au Bureau. MM. Philippe CRETIN, Président, Claude JULIEN, vice-Président, et Jean-Louis LARICE, Trésorier, sont reconduits à l'unanimité dans leurs fonctions respectives.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 16. 40.

LN PACA

Rencontre FNAUT PACA / SNCF Réseau

Mardi 13 juin 2017

- 1) La FNAUT PACA est très favorable pour la Ligne des Métropoles

- 2) La FNAUT PACA soutient :
 - la décision pour l'implantation de la future gare souterraine de Marseille St Charles
 - le tracé n° 2 pour le saut de mouton de la Pauline ainsi que la présentation du futur Pôle multimodale de cette gare.
 - la gare TGV à Cannes La Bocca

- 3) Ne sachant l'avenir de la gare de Sophia Antipolis, demande qu'on se penche sur une liaison sur Nice

- 4) N'est pas favorable à l'utilisation d'une partie de la LN pour le trafic fret (différence de vitesse commerciale trop importante)

- 5) La FNAUT PACA se pose beaucoup de question sur la capacité d'absorber le trafic entre la gare de Nice Aéroport et Nice Ville

- 6) Elle propose qu'on se penche sur 3 dossiers complémentaires:
 - le garage des TGV en gare d'Hyères
 - le dossier DISNEY (liaison avec la gare maritime de Toulon)
 - la liaison TER GV entre l'aéroport de Nice et celui de Toulon-Hyères (désaturation de l'aéroport de Nice)

- 7) La FNAUT PACA regrette que la LN PACA ne soit pas prolongé jusqu'à Toulon afin de désaturer la ligne côtière surchargée entre Aubagne et Toulon.