

## **COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE 2011**

Cette réunion s'est déroulée le samedi 2 avril 2011 à la Cité des Associations, 93 La Canebière, à Marseille.

Présents: Mmes Anita BLANCHET ( FNAUT 05), Marjorie CAIRE ( ARLIFAD), Danièle MEISSEL ( Trésorière Adjointe), MM. Robert CAIRE ( ARLIFAD), Philippe CRETIN ( FNAUT 83 ), Jean GONELLA ( FNAUT 13), Claude JULLIEN ( Président), Jean-Louis LARICE (Trésorier), Frédéric LAUGIER (Secrétaire Général), Jean-Michel PASCAL ( FNAUT 13), Pierre QUILLIET ( FNAUT 83).

-Individuels: MM. Dominique DALEMONT, Bernard DROUET, Jean Claude GAUTIER.

Excusés: MM. Gabriel BERNE ( Ass. Grenoble - Veynes), Julien CASSAIGNE ( ADTC AM), Jean Michel CLAUSSE ( FNAUT 06), FRANCESCHI ( TVD), Jean Pierre MALASPINA ( TVD), Michel POURRIOL ( AUGAD).

-Individuels: MM. Bernard CHARPENTIER, Jean-Paul MENARD, Jean Pierre STEINER, Jean Jacques VORANGER.

La séance est ouverte à 10.20

### **Rapport moral ( Philippe CRETIN)**

La FNAUT bénéficie d'une bonne audience parce que la SNCF va mal :

- les journalistes sont friands des réactions des usagers lors des dysfonctionnements, et ceux-ci ont battu des records en 2010. P. CRETIN, C. JULLIEN, F. LAUGIER et J.M. PASCAL ont été interviewés à plusieurs reprises ( FR3, Public Sénat, France Bleue, La Provence ).
- certains responsables SNCF recherchent ouvertement notre avis pour élaborer des solutions pérennes : c'est le cas de la Direction Régionale de Montpellier pour les trains TEOZ, qui a reçu des délégués FNAUT le 27 janvier. Malheureusement, coté PACA, la langue de bois reste la règle.
- Les politiques sont aussi à la recherche de notre avis, voire de notre expertise : plusieurs réalisations enregistrent des résultats mitigés ( service TER « cadencé », tramway de Marseille ), quand ce ne sont pas des échecs cinglants ( gare TER de Vitrolles, modernisation de Marseille – Aix), et il est clair qu'aucun risque ne pourra être pris dans les années à venir. Les prochains investissements devront donner les résultats annoncés, faute de quoi la pertinence du rail pourrait être remise en cause. Les milieux routiers oeuvrent actuellement au niveau national pour obtenir la possibilité de lancer des lignes inter-urbaines sur autoroute, et les contraintes financières qui pèsent de plus en plus sur les collectivités locales, victimes du désengagement de l'Etat, font qu'ils sont très écoutés.

J. GONELLA souligne l'évolution de la FNAUT PACA depuis sa création, comparable à celle du collectif FARE SUD ( dont l'objet initial était l'opposition au TGV Méditerranée et qui est devenu une organisation écologiste pluri-disciplinaire) :

- soit suivre la voie du populisme : réactions systématique à l'actualité et proclamations allant dans le sens de l'opinion générale, avec succès immédiat garanti, et un risque de récupération et de détournement par les élus.
- soit faire prévaloir le professionnalisme, mettre en avant des capacités d'expertise, ce qui suppose de prendre le temps d'analyser les faits, de tenir des raisonnements sur le long terme en les motivant, et de trouver des interlocuteurs capables de les écouter : il faut du temps pour parvenir à se faire entendre, mais à terme le sérieux et l'indépendance d'esprit font la différence. Et il est vrai qu'en 18 ans, la FNAUT PACA a gagné en compétence mais qu'elle

ne comporte pas assez d'usagers réguliers. Les associations locales qui les rassemblent font un travail remarquable, souvent avec peu de moyens. Mais il est des secteurs où elles n'existent quasiment pas ( Vaucluse, ligne de Briançon) : créer puis gérer une association nécessite du temps libre et de la motivation, et les deux sont difficiles à trouver.

Il est noté que les associations et collectifs les plus médiatiques et qui ont le plus d'adhérents visibles sont ceux qui sont contre un projet : un incinérateur, une autoroute, une ligne TGV. Or, la FNAUT PACA est pour le développement des transports collectifs : son action s'inscrit dans la durée, et si les membres de son Bureau ne se privent pas de participer à l'occasion à diverses actions lancées par des associations membres ( réunions publiques, diffusion de tracts, expositions, voire organisation de circulations ferroviaires), c'est avant tout de la présence régulière sur le terrain de ces associations et de la qualité des informations qu'elles peuvent recueillir que dépend la pertinence de nos interventions.

Au niveau du fonctionnement interne, il est déploré l'inflation des messages électroniques aux dépens des contacts : des réunions de coordination seraient plus pertinentes.

Le bulletin « l' Aller et Venir » continue à poser d'énormes problèmes : les rédacteurs sont peu nombreux ( C . JULLIEN et F . LAUGIER) et ont de multiples autres contraintes. Un numéro sortira en avril ( au titre de 2010). La possibilité de basculer sur le site internet est évoqué, mais la plupart de nos adhérents individuels n'ont pas internet. De plus, vis à vis des responsables que nous rencontrons, le support papier a l'avantage d'être matériel.

Pour 2011, nous resterons très attentifs à l'évolution du projet de la LGV PACA : la ligne actuelle Marseille – Nice est à limite de saturation de Marseille à Toulon et de Cannes à Nice, et la réalisation de la LGV est le seul moyen d'y remédier tout en proposant des relations rapides qui concurrenceront efficacement la voiture et libéreront des sillons pour les TER locaux et les trains de fret.

Autre grand sujet de préoccupation : les TER. Une consultation est en cours sur les horaires 2012 ( c'est une première depuis 1998, et nous devons en féliciter la Région), mais beaucoup de trous et de ruptures de correspondances devraient subsister. De plus, le financement des TER pour les prochaines années n'est pas garanti.

Bien évidemment, les transports urbains seront surveillés de près, en particulier à Toulon où TVD s'oppose à la vision surréaliste de M. FALCO, unique maire d'une métropole en PACA à ne pas vouloir du tramway. A Avignon, un réseau de 2 lignes devrait voir le jour en 2016, et nous avons noués d'excellents contacts avec les responsables techniques du projet.

Le rapport moral est adopté par 10 voix et une abstention.

### **Rapport financier ( J-L LARICE).**

Le bilan de l'exercice 2010 est très largement excédentaire principalement en raison d'une subvention du Conseil Général des B. du Rh. versée trop tard pour être incluse dans l'exercice précédent.

Le nombre des associations de la région cotisant directement à Paris est en légère baisse: 2 adhésions de moins mais quand même 18% en pourcentage. et correspond aux adhésions de l'année 2009 avec le mécanisme de reversement adopté. Les associations de la région qui ont préféré adhérer directement chez nous sont passées de 4 à 2. Pour les adhésions individuelles on note également un tassement de 12% environ, leur nombre étant passé de 33 à 29. Plus inquiétant, sur les deux dernières années nous avons perdu 25% de nos adhérents individuels. Malgré tout le nombre de cotisations de soutien étant en augmentation, la part des adhésions individuelles reste stable.

Dans l'exercice 2010, aucun numéro de l'Aller et Venir, n'a été publié ce qui a entraîné une baisse importante de frais postaux et de reprographie.

L'exercice 2010 montre un excédent de 1500 € environ qui s'ajoute au solde des années précédentes et nous laisse dans une situation financière exceptionnellement bonne. Cependant la diminution du nombre d'adhésions suggère de repenser nos moyens de communication. Il faudra peut-être envisager un minimum de publications sur support papier, car s'il suffit de se retrouver inscrit sur les listes de diffusion pour recevoir de très nombreuses informations et documentations avec en prime les commentaires qu'elles suscitent, on comprend que le versement d'une cotisation puisse apparaître comme accessoire. De plus l'information uniquement par ce moyen ne touche pas les 2/3 de nos adhérents individuels qui ne possèdent pas ou n'ont pas communiqué une adresse électronique.

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

### **Renouvellement du Bureau.**

Aucun des participants n'est candidat à l'intégration au Bureau. MM. Philippe CRETIN, Président, Jean-Louis LARICE, Trésorier et Frédéric LAUGIER, Secrétaire Général, sont reconduits à l'unanimité dans leurs fonctions respectives.

N . B : plusieurs personnes ont déploré les multiples interruptions et digressions qui ont émaillé et inutilement prolongé le rapport moral, alors que certaines ne pouvaient être présentes qu'en matinée. Il en résulte un manque d'expression et des débats parfois confus.

### **Nouvelles.**

#### Gardanne – Carnoules :

On s'achemine vers une réouverture en deux, voire trois phases, car le Conseil Général du Var ne souhaite pas participer au financement, tandis qu'il est manifeste que le tronçon Gardanne – Trets est celui qui présente le plus fort potentiel, avec des déplacements orientés vers Marseille et Aix. A noter que RFF a participé à une réunion publique où l'absence de la SNCF a été remarquée.

#### LGV PACA :

Le principe d'un passage par Toulon doit être précisé : gare nouvelle ( souterraine ou excentrée), ou raccordement. Dans ce dernier cas, la desserte de la gare actuelle présenterait un double avantage : meilleurs échanges avec les autres modes ( TER, bus, éventuels TCSP), mais aussi possibilité pour des TGV affrétés de gagner le port pour donner correspondance à des navires de croisière, qui fréquentent de plus en plus ces bassins.

Dans le cadre d'un phasage du projet, la première urgence semble être la réalisation du tronçon Aubagne – Ouest de Toulon, qui ferait gagner un temps considérable. La ligne historique entre Toulon et Les Arcs pourrait ensuite faire l'objet d'aménagements pour y autoriser le 200km/h, car elle est loin d'être saturée, comme en témoigne sa desserte TER squelettique. Une gare TGV/ TER verrait le jour entre Les Arcs et Le Muy, avant la traversée de l'Estérel.

Des réunions de concertation sur le tracé de la LGV PACA seront organisées par RFF dès septembre prochain.

#### Dracénie :

L'ARLIFAD défend depuis 2 ans le projet de réouverture de la ligne Les Arcs – Draguignan, dont le principal opposant est le Conseil Général du Var, qui tient absolument à faire réaliser des études d'options routières.

En fait, la principale interrogation concerne l'extrémité sud : rouverte en TER ou train – tram, la ligne doit-elle arriver aux Arcs si la gare TGV est construite au Muy ? Mais compte-tenu des délais de réalisation, la réouverture peut se faire d'ici 2016 sous forme d'un train -tram vers Les Arcs, avec construction ultérieure d'un raccordement vers la future gare TER / TGV du Muy ( 2022 / 2025 ). Une option est évoquée : un possible prolongement vers le golfe de St Tropez par le col de Gratteloup. La gare TGV/ TER du Muy se trouverait alors au centre d'un axe de tram – train St Tropez – Draguignan, ce qui renforcerait sa pertinence tout en allégeant la charge de trafic de la gare de St Raphaël.

#### Marseille :

Nous participons à la certification qualité du métro et du tramway. L'exploitant RTM a renoncé à la mise en accessibilité PMR ( Personnes à Mobilité Réduite) du métro : en conséquence, ce sera le réseau de bus qui sera adapté, ce qui coûtera bien moins cher.

Il est déploré que Marseille soit la seule ville d'Europe à imposer 2 places de stationnement à créer pour chaque nouvelle habitation implantée sur son territoire. Au contraire, en Suisse ou en Allemagne, l'absence d'une place de stationnement est souvent une condition pour obtenir un permis de construire.

#### La Ciotat :

La ligne ferroviaire entre la gare SNCF et le centre – ville est menacée de dépose pour réaliser une voie verte, alors que sa réouverture permettrait de soulager la circulation routière dans ce secteur très encombré. Des contacts seront pris avec le Conseil Général des Bouches du Rhône, propriétaire de l'infrastructure et exploitant potentiel à travers la régie RDT 13.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 17.00.