

Procès-verbal de la 44e Assemblée générale de la CITrap Suisse Samedi 23 juin 2018 à La Presta

Nicole Humbert-Droz, présidente de la section de Neuchâtel, présente après le mot de bienvenue les particularités du Val-de-Travers. La présidente Bea Heim ouvre ensuite l'assemblée générale annuelle, à laquelle participent 37 personnes, et remercie la section neuchâteloise pour l'organisation du programme de la journée. De nombreuses communes, personnalités politiques, présidents de section et membres se sont excusés.

1. Scrutateurs. Trois personnes sont désignées.

2. Le procès-verbal de l'assemblée générale 2017 est approuvé à l'unanimité.

3. Étant donné que le **rapport annuel 2017** a été envoyé à toutes les sections et membres directs, Bea Heim présente brièvement le travail parlementaire pendant la session d'été pour l'amélioration des transports publics. La demande de transport public augmente plus que l'offre. Des innovations doivent être faites dans le trafic régional. La mise à double voie intégrale du tunnel de base du Lötschberg manque dans le projet de développement du rail 2035, mais il est une condition sine qua non pour une exploitation à la demi-heure vers le Valais. La Suisse occidentale est toujours désavantagée avec un investissement fédéral de 25% pour 40% de la population touchée et 40% du réseau ferroviaire. Dans cette région il y a un important besoin de rattrapage.

4. Comptes 2017: Hugo Fessler présente les comptes annuels. Grâce à l'augmentation de la cotisation par membre, la bilan se termine avec un bénéfice de CHF 3836,25. La dépense était de CHF 12'005.75, le revenu de CHF 15'842.00. Les actifs sont de CHF 35'061.51. Nous avons reçu un don de CHF 1'900.00 d'un organisme de transport public de Suisse centrale dissout.

5. Rapport 2017 des vérificateurs des comptes: Il est lu par Hugo Fessler, les deux vérificateurs étant absents. Peter Plattner est malade, donc la demande est faite pour l'élection d'un vérificateur de remplacement. Les recettes et les opérations de paiement ont été vérifiées et la comptabilité et les comptes annuels ont été jugés corrects. L'approbation des comptes annuels et la décharge du trésorier sont proposées. Stephan Wehrli est disponible pour être élu en tant qu'auditeur suppléant. Tout est unanimement approuvé par l'assemblée.

6. Budget 2018: Le budget reste à CHF 14'700, avec des dépenses de CHF 14'500.- Il a été accepté à l'unanimité. La cotisation 2019 reste inchangée.

7. Montant des cotisations et budget 2018: Ils restent inchangés.

8. Élections au comité central: Bea Heim propose que le conseiller national Thomas Ammann, membre de la Commission des transports et télécommunications, soit élu au comité central. Ceci est accepté à l'unanimité, suite à une présentation de Thomas Amman, dans laquelle il a expliqué ses différents postes dans et les actions politiques en faveur des transports publics.

Avec plusieurs membres du Conseil national, la CITrap est bien représentée au Parlement.

9. Propositions de sections ou de membres individuels: Il n'y a pas eu de demandes.

10. Divers:

Hans Meiner, vice-président, donne des informations sur le projet d'impression de l'horaire officiel 2018 qu'il a lancée en coopération avec Pro Bahn et l'ATE. Ce fut un résultat étonnamment bon sans être exposé à un risque financier. Professeur Mange, membre de la section Vaud, remercie chaleureusement Hans Meiner pour cette action réussie. 14 000 exemplaires ont été imprimés par la société Stämpfli et 90% sont déjà vendus. Maximum 2000 pages peuvent être reliées. Ensuite, Hans Meiner donne un bref aperçu du résultat de l'enquête de satisfaction au sujet des transports publics, faite parmi nos membres en 2017. Comme seulement un peu moins de 100 Suisses allemands et 50 Romands ont participé, le résultat de l'enquête n'est pas représentatif et ne peut donc pas être publié. En général, la majorité est satisfaite de l'offre et du fonctionnement au niveau national et régional. Cependant, les retards, les correspondances manquées, des WC sales et trop peu disponibles, ainsi que le manque de fréquences au niveau régional donne un certain mécontentement. En trafic international l'Allemagne et la France sont sujets à plus de critiques que l'Italie, tandis que l'Autriche donne une grande satisfaction. La capacité du tunnel de base du Lötschberg ne suffit pas pour les trains de marchandises et du trafic voyageur à une fréquence de 30 minutes. Hans Meiner fait encore une courte biographie du défunt Heinrich Brändli, qui a siégé pendant 30 ans au comité central. Il suit une minute de silence. Jean-Pierre Baebi, Président de la Section Suisse centrale, qu'il a remis sur les rails après la dissolution en 2014, explique plus en détail le travail de démarrage difficile et vaste pendant plusieurs mois. La fondation officielle a eu lieu le 10 Mars 2018 au siège du Zentralbahn, qui à très court terme était d'accord de prêter ses locaux un samedi et organiser une visite guidée de l'atelier et poste de contrôle des mouvements de train. Il y a des problèmes jusqu'à aujourd'hui pour ouvrir un compte bancaire. Depuis l'horaire 2017, Lucerne souffre d'une détérioration sur l'axe du Gotthard et à partir de décembre 2018 une détérioration du trajet vers l'aéroport de Zurich, et la gare souterraine de Lucerne n'est pas incluse dans le projet d'expansion du rail 2035.

Après la partie administrative, Jacques-André Maire de Neuchâtel, membre de la Commission des Transports et des Télécommunications, fait une présentation sur le développement des transports publics dans le canton de Neuchâtel, ainsi que sur les défis résidentiels et économiques afin de rendre ce canton plus attractif pour les employeurs et les habitants, et de former une seule agglomération intégrée. Cette présentation est disponible sur le site internet de la Citrap. Lors des questions – réponses, plusieurs membres interviennent soit au sujet du manque d'égard de la Confédération pour le développement 2035 en Suisse romande et au Lötschberg, soit au sujet de l'Office fédéral des transports, qui semble privilégier des variantes moins coûteuses au détriment de l'utilité pour la population et l'économie. La ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds est privilégiée, aussi dans le but de pouvoir l'exploiter avec du matériel automatique, pour lequel la société Stadler Rail soumissionne. Ce savoir-faire suisse pourrait être un débouché international.

Ensuite, les membres savourent l'apéritif de la région et le repas maison de la mine d'asphalte, que deux tiers des membres présents visitent l'après-midi.