

COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE ANNEE 2019

En raison du confinement, cette réunion s'est déroulée en E-réunion par mail, du 30 avril au 3 mai 2020, chaque participant ayant apporté son intervention au débat et son vote depuis chez soi.

- ⇒ **Présents:** Philippe CRETIN (Association Hyéroise pour le Transport Ferroviaire, Président), Laurent DANIEL (individuel), Jean-Luc DUCHATEAU (individuel, délégué pour le Pays d'Aix), Maurice FRANCESCHI (Toulon Var Déplacements), Jean-Claude GAUTIER (individuel, délégué pour la RTM), Jean GONELLA (Fédération d'Action Régionale sur l'Environnement Sud, Vice-Président), Jean-François GUYETAND (Collectif tramway Toulon), Claude JULLIEN (Association Française des Amis des Chemins de Fer, Conseiller Technique auprès du Bureau), Jean-Louis LARICE (Individuel, Trésorier et Webmaster), Frédéric LAUGIER (Groupe d'Etude pour les Chemins de Fer de la Provence, Vice-Président), Maurice MARSIGLIA (Association Se Déplacer en Liberté Aubagne), Jean-Michel PASCAL (Individuel, Secrétaire Général), Raymond PELLOUX (Collectif Mobilités Alpines, Vice-Président), Pierre QUILLIET (Association des Voyageurs du Moyen Var), Vincent TUAL (individuel).
- ⇒ **Excusés, ont donné pouvoir:** Gabriel BERNE (Association Grenoble Veynes), Philippe COUSSY (individuel), Georges LAFORET (Collectif Usagés du Rail Grande Vitesse Avignon Marseille), Jean-Pierre MALASPINA (individuel), Ophélie PAUTOT (individuel, « Blog Marseille-Toulon »), Jean-Pierre STEINER (individuel).

La séance est ouverte le 29 avril 2020 à 17h37.

- 1- **Rapport Moral**
 - 2- **Rapport d'activité**
 - 3- **Rapport financier**
 - 4- **Compte-rendu des débats.**
 - 5- **Site Internet**
 - 6- **Montant des cotisations**
 - 7- **Conseil d'Administration et renouvellement du Bureau**
-

1- RAPPORT MORAL année 2019

L'année 2019 a été une continuation de nos efforts de l'année précédente.

Si la fin de l'année a vu certains dossiers avancer de manières positives, d'autres doivent encore être suivis d'une manière soutenue.

Dans les bonnes nouvelles, l'étoile de Veynes semble sortie de l'ornière. En effet les régions (et tout particulièrement la Région AURA) ont prévu un financement pour remettre à niveau la ligne Grenoble – Veynes.

Au niveau de la vallée de l'Huveaune, après une rude bataille de la part des associations locales et des travaux de Claude JULLIEN, la Métropole n'est plus contre de revoir un transport sur voie ferrée (Tram train ou tramway).

Au niveau du Vaucluse, le tramway d'Avignon a été inauguré et de nouvelles perspectives sont en cours.

Malheureusement, les mauvaises nouvelles continuent à assombrir notre horizon avec toujours les mêmes vieux dossiers.

Tout d'abord au niveau de la ligne Digne – Saint Auban, par suite d'une différence notoire entre la présentation de la DUP pour l'élargissement de la RN 85 et les plans des travaux à effectuer, la FNAUT a saisi la justice.

L'étoile d'Aix en Provence est toujours étudiée en dépit du bon sens aussi bien au niveau de l'infrastructure qu'au niveau de l'exploitation : les travaux pharaoniques de la gare d'Aix, le bétonnage d'une partie de la voie Aix – Rognac pour y faire passer un BHNS alors qu'un tram train serait plus opportun, etc.

En ce qui concerne les TER, malheureusement rien de bien nouveau. Tout le monde attend la mise en concurrence pour décembre 2022 voire 2024 et pendant ce temps-là on continue dans une desserte sans évolution.

Le cas de la ligne Breil-Tende n'est toujours pas résolu, son exploitation est toujours squelettique et on roule de plus en plus lentement. Là aussi on est en attente de l'appel à délégataire...

Au niveau des transports urbains, si le tramway de Toulon a l'air d'amener l'enthousiasme d'une bonne partie de la population, le Président de TPM M. FALCO s'accroche toujours à son BHNS avec de moins en moins d'argument. Fait nouveau, les médias se sont mis à présenter le BHNS comme un gros bus et non plus comme un tramway sur pneu. Ceci commence à faire son chemin dans l'esprit des habitants de la Métropole.

Pour le secteur d'Hyères, le dossier du pôle multimodal est à l'arrêt. Désormais le dossier de la réouverture de la ligne de l'aéroport a été dissocié du PEM, pensant qu'il serait plus rapide à concrétiser en proposant le démontage des voies pour y faire passer un bus électrique. Mais après une entrevue avec M. CHENEVARD, Vice – Président de TPM, la FNAUT PACA lui a démontré l'impossibilité de l'exploiter par suite des contraintes de la gare d'Hyères vis-à-vis des trains militaires.

Claude JULLIEN et moi-même avons fait un dossier sur cette ligne avec des propositions intéressantes, propositions qui ont retenu toute l'attention de TPM puisque la Mairie d'Hyères s'est désolidarisée de ce dossier.

J'ai entretenu les relations avec les associations membres, plusieurs rencontres avec TVD, Collectif tramway Toulon, AUGAD et AHTF.

Cette année à venir, nous allons continuer à être une force de proposition, les décideurs de la Région commencent à nous ouvrir leurs portes dans certaines commissions.

2- RAPPORT DES ACTIVITES année 2019

Ce rapport reprend toutes les activités rapportées par :

- les associations membres de la FNAUT Provence Alpes Côte d'Azur,
- les adhérents de la FNAUT Provence Alpes Côte d'Azur.

De partout, nous constatons que nous devons déployer une énergie énorme pour obtenir un brin d'écoute, exprimer une once d'avis. Et pourtant, l'avenir nous a toujours donné raison dans TOUTES les causes que nos associations et nous défendions. Alors courage ! Et bravo. Nous avons ensemble gagné bien des points.

Que chaque Association Adhérente et chaque adhérent soient ici remerciés de leurs travaux et contributions, engagements toujours bénévoles.

- Nombreuses actions et interventions concernant la promotion de la réouverture en Tram Train de la ligne Aix-les Milles-Rognac (Vitrolles aéroport) auprès des politiques (notamment la Maire de Aix et le Député Jean-Marc Zulesi qui nous ont répondu), des médias, de la population, et interventions dans toutes les réunions d'Enquêtes Publiques de la Métropole. Rédaction du document « Un tram train pour Aix-Les Milles-Rognac » largement diffusé. (Ce projet est primordial pour desservir des dizaines de milliers de personnes et assainir la mobilité journalière liée au Pôle d'Activité des Milles, 30000 personnes, et à la zone commerciale de la Pioline).
- Nombreuses actions et interventions concernant la reprise de l'exploitation ferroviaire de la ligne Digne Saint Auban sous la forme d'une desserte cadencée Digne Sisteron et Digne Manosque, en regard de la menace imminente d'aliénation de l'emprise de la voie ferrée par l'aménagement de la route parallèle et l'installation d'une voie verte à la place des rails. Nombreuses et constantes mobilisations, et réunions publiques.
- Nombreuses actions et interventions concernant la reprise du projet ferré Aubagne La Bouilladisse par l'ancienne voie de Valdome, mis à mal par un élu de la Métropole. Nombreuses marches et réunions publiques médiatisées au droit des gares. Promotion de la réouverture en Tram Train plutôt qu'en ValTram incompatible avec une arrivée dans la gare et une poursuite jusqu'à Marseille.
- Nombreuses actions et interventions concernant le tracé de la Ligne Nouvelle Provence Alpes Côte d'Azur : intervention coup de poing et en urgence auprès des élus pour obtenir le passage de la ligne par Cannes (qui est acté, ouf et bravo), interventions concernant l'échangeur de La Pauline et de Cannes la Bocca, interventions et diffusion d'études sur le tracé Marseille-Aubagne et sur la traversée de Toulon incluant le RER Toulonnais.
- Contribution au Grand Débat National, publiée sur le site de l'Etat (lien sur notre site internet), et diffusée auprès de tous les Elus, Préfets, et décideurs de nos grands axes de transport, dont le tiers nous a adressé réponse, ce qui est énorme. Cette diffusion a fait davantage connaître la FNAUT, ses Associations Adhérentes, et les souffrances des usagers des transports.

- Participation au 1^{er} Comité Consultatif des Services Publics Locaux de la Région, imposé par l'Etat, et qui concerne toutes les lignes de LER en DSP, la ligne des CP (dont la Régie Régionale est une DSP), et l'étude de la futur exploitation des lignes TER Marseille-Nice-Tende-Grasse-Vintimille qui sera en DSP.
- Participation à la toute première réunion « Comité de Suivi des Dessertes Ferroviaires », imposée par l'Etat aux Régions, réunissant Région, Elus, SNCF, Usagers. (Cette réunion a été la première rencontre officielle entre la FNAUT et la majorité actuelle du Conseil Régional, malgré nos demandes constamment réitérées)
- Représentation de la FNAUT au sein du Comité tripartite de certification qualité de la ligne 50, Marseille – Aix par autoroute à la RDT 13 à Aix (Nous y sommes depuis 15 ans)
- Représentation de la FNAUT au sein du Comité tripartite de certification qualité de la RTM : métro, tramway, et début de certification d'une ligne de bus, choisie parmi les BHNS. (Nous y sommes depuis le début, soit environ 15 ans).
- Représentation de la FNAUT au sein du Conseil de Développement de la Métropole AMP, et dans sa Commission Transports.
- Représentation de la FNAUT au sein du Conseil d'Administration de la RDT 13.
- Représentation de la FNAUT au Comité Tripartite Certification Qualité ligne 38 RDT13 (Vitrolles - Martigues), à Chateauneuf les Martigues.
- Représentation de la FNAUT au sein d'organismes publiques : Coter, organismes de certifications, organismes AOT, Comité pilotage Aix Marseille Provence Métropole, Comité de concertation de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.
- Remise du trophée de la Ville de Marseille à titre « de faisant partie des plus anciennes associations usagères de la Cité des Associations »
- Rencontres régulières avec les décideurs et fonctionnaires SNCF Réseau
- Deux réunions avec le Directeur du Service Région des Chemins de Fer de Provence
- Participation à différentes études (PEM d'Hyères, RER Toulonnais, LN en vallée d'Huveaune)
- Participation à plusieurs conférences
- Plusieurs interventions au profit de FR3 Provenances Alpes, France Bleue Provence, France Bleue Vaucluse, Var Matin, La Provence, France 2.
- Participation à la journée de mobilisation à Breil sur Roya pour la modernisation de la ligne Nice-Breil-Tende-Cunéo, et sa reconsidération en axe international (reportage photo sur notre site)
- Mobilisations et actions contre la diminution des dessertes de la gare des Arcs, et pour sa modernisation, ses accès, les réparations de ses ascenseurs, ses ouvertures de guichets.
- Actions coup de poing contre la réduction brutale du service autocar vers Allos, intervention auprès du nouveau Directeur Régional du service.

- Participations aux 3 réunions du Conseil National de la FNAUT à Paris, participation à son Assemblée Générale du 6 avril.
- Rendez-vous avec l'agence Transdev Nice concernant notre vision de l'ouverture à concurrence des TER.
- Participation à la réunion régionale de concertation préparatoire aux nouveaux horaires TER.
- Participation à un clip vidéo pour un usage interne à la SNCF sur « la communication en situation normale et en situation perturbée ».
- Défense de 20 litiges d'usagers particuliers avec leurs transporteurs, les 2/3 étant des litiges avec des compagnies aériennes mis dans les mains de FNAUT Juridique Paris, le dernier tiers ayant donné lieu à courriers de notre part aux transporteurs, que nous incitons systématiquement à effectuer une démarche de certification.
- Animations et mises à jour du site FNAUT PACA, mais manque de temps et de participants pour parfaire ce point. Rajout de l'adhésion en ligne via HELLOASSO.
- Et certainement d'autres actions ...

3- RAPPORT FINANCIER année 2019

Dépenses		Recettes	
Notre cotisation 2019 Collectif tram Toulon	40,00 €	Reversement de FNAUT nationale pour 12 Associations de la région PACA en 2018 (170+ 20x12=410€) effectué en juin 2019	410,00 €
Notre cotisation 2019 à Fnaut nationale	53,00 €		
Notre cotisation 2018 Cité des Associations	34,00 €		
Abonnement Fnaut-Info	19,00 €	Cotisations individuelles: 12 dont 4 de soutien (supérieures à 12€)	185,00 €
Assurance responsabilité civile 2020 (MAIF)	111,67 €	Rétribution de FNAUT nationale pour étude réalisée par notre association	3 000,00 €
Renouv. Nom domaine+hébergement site web	60,00 €		
Frais postaux	52,80 €	Excédent placé sur fond de réserve	-3 224,53 €
Total des dépenses:	370,47 €		370,47 €

4- Compte-rendu des débats

=> **Jean-Claude GAUTIER**: « Merci pour cette e-convocation. Je n'ai pas de remarque particulière sur les rapports. Je voudrais revenir sur la com de la RTM : elle doit assurer une information sur son réseau et ne pas renvoyer chaque fois sur des applis que je n'ai pas d'ailleurs. Il est indispensable que la maîtrise de ses supports soit assurée correctement. J'évoque aussi le "confort" des stations d'attente (cf notamment la station tram cinq avenues... les renvois de service sont vraiment curieux et la station St Charles : les tourniquets, les quais, etc...) »

=> **Jean-Michel PASCAL** : « Concernant la RTM: possible de rapporter tout cela au prochain Comité de Certification, et si insatisfaction, écrire les doléances directement à Rolland Blum? »

=> **Maurice MARSIGLIA**: « Nous avons affirmé notre volonté de voir aboutir enfin le projet appelé voie de Valdonne mettant bien évidemment la solution Tram train comme seule solution pour régler le problème de saturation du trafic routier entre La Bouilladisse et Aubagne, et seule solution pour permettre l'installation d'une boucle définitive entre Aix en Provence, Aubagne et Marseille, alors que le projet actuel de la Métropole n'est ni plus ni moins que le copier/coller du précédent projet refusé par Mr Serrus Vice-Président chargé des transports. Par ailleurs, nous estimons nécessaire de relancer la liaison Tram Aubagne La Penne sur Huveaune, phases II et III du projet qui a été interrompu, qui favoriserait une liaison Aubagne Marseille. Sur la ville d'Aubagne, la Métropole envisage une ligne Chronobus entre la gare et la zone industrielle et commerciale des Paluds. Nous sommes totalement opposés à ce projet : la liaison est actuellement assurée par la ligne 1 et un simple gain de 4 mn en période de pointe sur une distance d'un peu plus de 6 km ne justifie en rien ce projet au coût estimé à quarante millions d'euros. Nous souhaiterions une relance de l'ancien projet du tram aubagnais à savoir le prolongement de la ligne 1 du tram de la gare vers la zone des Paluds passant par le centre-ville. »

=> **Jean-Michel PASCAL** : « le débat est à mon avis: approuve-t-on le projet VALTRAM stupide tel qu'il est mais dans l'espoir de voir enfin des rails et un service fiable dessus, quasiment validé et financé, ou demande-t-on un projet bien plus astucieux au risque de le voir remis à plus tard ... Je suis incapable de répondre à ça, on marche sur des œufs et ASDEL est précieux pour agir en finesse au plus près du terrain. »

=> **Raymond PELLOUX** : « Un Val train-tram (ce nom convient mieux pour un tram-train) plutôt qu'un tram éviterait d'inhiber les réels besoins des populations de se rendre sur Marseille sans rupture de charge et en assurant la desserte de la vallée de l'Huveaune jusqu'à Marseille. »

=> **Claude JULLIEN** : « J'ai à peu près rédigé toutes les hypothèses possibles et imaginables sur ce sujet, y compris une solution de repli économique, qui fut mal comprise par certains, alors que mon but était de sauver la plateforme. En effet, du temps où Serrus était responsable des transports d'AMP, nous avons eu très chaud, car celui-ci croyait dur comme fer à sa voie verte pour y mettre des vélos et des trottinettes, et une desserte de la vallée avec 3 stations au bord de l'autoroute. Je crois inutile que je continue à écrire d'autres documents, pour moi, j'ai tout dit. Le problème principal est l'entrée dans Aubagne. Je crois que ma solution est la meilleure et surtout la moins chère. Une question reste en suspens : faut-il des rames de Tram-Train de 2,4 m de large, ou 2,65 m, cette dernière largeur étant plus compatible avec un futur prolongement vers Marseille, je tiens un fichier explicatif à votre disposition. »

=> **Pierre QUILLIET**: « Concernant cette vallée de l'Huveaune, un butoir interdit les dessertes directes Marseille –vallée de l'Huveaune entraînant une rupture de charge préjudiciable aux personnes transportées et à l'attrait du transport en commun. Comme notre ami Raymond

Pelloux, je préfère l'expression "train-tram" : cela définit tout un programme. Sur cette ligne je suis en accord complet avec notre ami Claude Jullien. »

=> **Jean-Claude GAUTIER** : « Concernant le Val-Tram qui me semble indispensable, j'ai revu le remarquable (comme d'habitude) travail de Claude, mais je n'ai aucune compétence pour en parler. »

=> **Jean GONELLA** : « Pour le Val Tram, l'on ne saurait faire mieux, ni plus pertinent que tout ce que tu as fait, Claude. Reste la pression que l'on pourrait mettre sur tous les décideurs, au moment où bien des discussions ont lieu sur une revalorisation des transports publics. Songeons que nos autorités discutent enfin sérieusement de tout transport aérien quand un transport ferroviaire en 2 h 30 est disponible (je militerais pour 3 heures au moins), ce qui aurait paru impensable naguère ; profitons-en. Pour rester dans l'air du temps, privilégions un projet tram-train permettant de faire rouler des rames directes de la vallée de l'Huveaune jusque sur le RFN, comme jadis. »

=> **Frédéric LAUGIER** : « Je suis plutôt favorable à un tramway classique, dans la mesure où c'est ce qui avait été prévu dans le projet initial. Mais sur le fond, Claude JULLIEN a totalement raison avec l'idée d'un train - tram, d'autant plus que celui-ci existe dans d'autres régions et qu'il a fait ses preuves. Il est évident qu'il faut choisir le gabarit de 2 m 65, qui offre la meilleure capacité et est compatible avec la plate - forme ferroviaire. Mais je crains qu'avec cette idée de train - tram, certains de nos élus en profitent pour tout remettre à plat et finalement couler le projet. Actuellement, sauf erreur, tout est suspendu aux résultats des municipales. »

=> **Maurice MARSIGLIA** : « Nous ne reviendrons pas sur la voie de Valdonne et notre volonté affirmée pour la solution Tram Train permettant une continuité vers Marseille et Aix en Provence, nous nous sommes plusieurs fois exprimés sur ce sujet. »

=> **Daniel LAURENT** : « Dans le rapport d'activité de 2019, concernant la ligne Aix-Les Milles-Rognac, un arrêt desservira-t-il la gare de Vitrolles Aéroport? Dans ce bassin de Vitrolles, des milliers de salariés travaillent sur le site d'Airbus Hélicopters et dans d'autres entreprises environnantes. Toujours dans le même rapport, comment se déroule la participation à la réunion régionale de concertation préparatoire aux nouveaux horaires. Beaucoup d'usagers (salariés) se posent des questions sur certains horaires. Des usagers assistent-ils à cette réunion? Si oui, je suis intéressé pour y participer. »

=> **Jean-Michel PASCAL** : « Dès que je recevrai l'invitation à la réunion de concertation des horaires, je t'y inviterai. Et concernant Aix Rognac, si Vitrolles est desservi? A ce jour, non, pas prévu. Tu te rappelles que la concertation mentionnait à la fois le BHNS sur voie ferrée (n'allant même pas jusqu'à Rognac) ET la reprise de TER entre Aix et Rognac, ce dernier point ayant disparu dans les documents finaux! C'est notre contribution et notre projet qui propose par le tram train la desserte équivalente du BHNS, et Rognac, et prolongation jusqu'à Vitrolles. Comment diffuser à nouveau notre projet et à qui? »

=> **Jean-Luc DUCHATEAU** : « Pour répondre à la question de Daniel Laurent, le projet de la FNAUT sur Aix-Rognac prend bien en compte la desserte de l'aéroport (voir document de la FNAUT qui est sur le site de la FNAUT. Attention, ce projet métropolitain de la FNAUT, n'est bien sûr qu'une esquisse qui n'a été discutée dans aucune instance, puisqu'une telle instance n'existe pas. Nous avons été les premiers à proposer un tram train. Ainsi, le Maire d'Aix, la SNCF, la Région, RDT13 se saisissent successivement de ce projet avec parfois des investissements à la clé, dans une rare cacophonie qui débouche actuellement sur cette étude de platelage de la voie ferrée par RDT13 (pas jusqu'à Vitrolles), indépendante de la SNCF, et qui ne se fera probablement jamais. »

=> **Daniel LAURENT** : « Merci à Jean Luc pour le "refresh" sur la ligne Aix-Les Milles-Rognac. Quand je vois le nombre de personne qui travaille dans les zones de l'Agavon, les Espaluns et d'Airbus Hélicopters du secteur Vitrolles/Marignane/Pas des Lanciers, un tram-train serait une des meilleures solutions au point de vue économique et peut-être écologique. A réfléchir de mettre en place une logistique de bus pour acheminer les personnes sur leur lieu de travail. C'est le cas des

salariés d'Airbus qui de la gare de Vitrolles vont à l'usine en bus. Je pense que dans ce projet, le plus complexe, c'est convaincre nos politiques. »

=> **Jean-Claude GAUTIER** : « A propos de réouverture, celle de la gare de Pertuis est-elle réévoquée ? Là encore, il serait intéressant de revoir les coûts d'investissement en leur temps et de se "désoler" de la "concurrence" CR et CD 13 ! »

=> **Claude JULLIEN** : « Concernant la réouverture de Rognac – Aix, les nouvelles ne sont pas bonnes. Le projet FNAUT demandait la réouverture, mais si nous nous contentions d'une arrivée à Rognac, il y aurait rupture de charge alors qu'à quelques km il y a le gisement de trafic de l'Aéroport et Airbus. Dans notre esprit, la ligne continuait donc en Tram-Train au minimum jusqu'à ces 2 sites. Jean-Luc avait soutenu un rapport de stage (qu'il avait d'ailleurs pas mal influencé) qui exposait l'intérêt de créer des antennes à voie unique à partir de la branche principale, pour desservir des quartiers très périphériques d'Aix, comme La Duranne. Il est exact que la ligne Rognac – Aix semble avoir disparu des radars ! Pourquoi ? Parce qu'en parallèle, des imbéciles qui ne connaissent rien au chemin de fer se sont lancés dans une idée totalement saugrenue : faire rouler des BHNS sur la plateforme de la voie ferrée !!! Le plus attristant, c'est qu'il semble que l'idée ait été émise au sein même de la RDT 13 ! J'ai préparé un document pour démolir la chose, mais comme toujours, après l'avoir exposé aux gens de la FNAUT, je ne reçois jamais un commentaire, une critique constructive ou une bonne idée. Je suis donc seul, et donc je ne diffuserai pas. »

=> **Philippe CRETIN** : « En ce qui me concerne quand je n'émet pas de remarques sur un dossier c'est que je le trouve bien ou que je ne suis pas assez compétent pour le critiquer. Donc en ce qui concerne le dossier sur la ligne Aix - Rognac, il me va très bien dans la limite de mes compétences. »

=> **Jean-Michel PASCAL** : « Il n'est pas trop tard pour diffuser tout document: 1- l'auteur d'un document le fait approuver par le Bureau avant diffusion; 2- le document doit ensuite être mis sur notre site internet, 3- ce qui permet de e-diffuser un lien plutôt qu'un lourd fichier, tout en faisant de la pub pour notre site. 4- peut démarrer alors de suite la diffusion du lien au CA, aux médias, voire même aux adhérents et associations adhérentes (je peux m'en occuper, il suffit de me l'indiquer), qui le relaieront à leurs contacts y compris presse. Je peux aussi l'imprimer pour les politiques et décideurs, il n'y a aucun problème, rien n'est perdu, on peut tout reprendre dès maintenant. Par ailleurs, serait-ce bon pour notre com d'être sur Tweeter, et si oui, qui pourrait s'en occuper? »

=> **Jean-Louis LARICE** : « J'approuve moi aussi ce qu'a dit Claude au sujet de Aix-Rognac et sur le Val Tram à Aubagne. Pour le 1er point, il figure un document de 4 pages sur notre site web qui doit émaner au moins en partie de ce qu'avait élaboré Claude et qui est en ligne depuis nov 2019. »

=> **Jean GONELLA** : « le document de Claude sur Aix-Rognac est remarquable et béotien que je suis, je ne vois guère de critique à faire, sauf sur sa diffusion qui doit devenir tapageuse et répétitive, par exemple en l'envoyant, par LRAR, à toutes les autorités ayant un rapport avec les transports, en demandant des commentaires et répétant l'envoi tant que nous n'avons pas reçu de réponse. C'est ce que nous faisons désormais avec la présidente de la métropole : comme elle avait affirmé publiquement, dans une visite électorale à Montredon, qu'elle renonçait à accepter le projet immobilier démesuré Legré-Mante, nous lui demandons toutes les semaines, par LRAR exigeant une réponse, sous la forme suivante (*la dernière lettre recommandée avec avis de réception vient de partir*) : « [...] Malgré cela, permettez-nous de vous demander de bien vouloir nous informer sur la suite que vous avez réservée à notre requête de modification du PLUi à la suite de votre déclaration du 4 Mars lors de laquelle vous aviez annoncé votre opposition au projet immobilier démesuré, dont la demande de permis de construire, sur le site de la friche industrielle toxiquement polluée Legré Mante, avait été déposé le 20 décembre 2019, vingt-quatre à peine après que le conseil communautaire ait approuvé, le 19 décembre 2019, le PLUi du territoire n° 1 (ex-MPM) de la métropole que vous présidez, contenant précisément "l'OAP Legré-Mante" explicitement destinée à permettre ce bétonnage aux abords du parc national des Calanques et au mépris de la loi littoral. Dans nos correspondances précédentes, nous vous demandions, comme vous en avez le pouvoir (articles L 153-36 à 48 du code de l'urbanisme), d'engager immédiatement une modification du PLUi devenu opposable et donc modifiable depuis le 28 janvier 2020 afin de réduire drastiquement, par

un nouveau zonage, les possibilités de constructions au voisinage du Parc National des Calanques sur tout ce qui devrait se trouver en zone d'adhésion. Nous vous demandions également de réclamer auprès du Président du Parc national des Calanques une action pour qu'il engage aussitôt une procédure de classement en zone d'adhésion de tout le pourtour du cœur de parc, sans solution de continuité ni opportune « dent creuse ». Nous vous saurions gré de bien vouloir nous faire part de l'avancement de votre action en ce sens. [...] À la FNAUT-Paca nous pourrions nous inspirer de ce type de harcèlement légal de nos peu supportables élus locaux. »

=> Frédéric LAUGIER : « Avec la précédente Région, les études (*NDLR : pour remettre des TERs sur Aix Rognac*) étaient lancées. Depuis, les services concernés y re-réfléchissent, et des élucubrations comme le bétonnage de la plateforme sont même prises au sérieux. Habitant Rognac, je commence à penser que je partirais en retraite en 2024 sans avoir vu le début du chantier. Pour info, lors de la 1ère phase des travaux sur Marseille - Aix (2006 - 2008), 2 AR sur Briançon étaient détournés via Rognac. De fait, ils devaient y marquer l'arrêt mais avaient interdiction d'y prendre des voyageurs. D'ailleurs, très rapidement, l'X TER montant sur Briançon en début d'après-midi n'a plus stationné sur le quai 2 mais dans le faisceau frêt, pour bien montrer qu'il était impossible de prendre le train pour monter à Aix. Il me semble que l'hypothèse la plus logique pour une desserte efficace serait de la confier à RDT 13, vu que la SNCF n'a aucune motivation pour faire rouler des trains, que RDT 13 possède un bon niveau technique (cf. les ateliers d'Arles, qui viennent d'être rénovés et traitent des logos frêt parmi les plus sophistiquées, avec cet exploitant, les TER Aix - Rognac pourraient être prolongés vers Marignane, où se trouve un dépôt RDT 13, et desservir au passage Vitrolles), et que cela pourrait aussi être une bonne occasion de relancer la question du désenclavement de la gare VAMP (Vitrolles Aéroport Marseille Provence), très bien reliée à l'aéroport mais très mal à la Z.I des Estroublans, pourtant située à 400m à vol d'oiseau mais nécessitant un long crochet par l'autobus. J'avais évoqué avec la Région et la SNCF il y a une dizaine d'années la possibilité d'un cheminement piétonnier à créer entre le quai nord et la rue d'Athènes, qui passe près de la falaise dominant le site. Cet accès aurait intéressé quelques milliers de salariés (Z.I. des Estroublans et de l'Anjoly). Silence poli... J'avais reformulé l'idée 4 ans plus tard auprès d'élus de Vitrolles, dans le cadre des études sur le BHNS Marignane - Les Pennes Mirabeau et devant passer par la dite rue d'Athènes. Là, on m'avait répondu que ça allait défigurer la falaise, et puis que ça n'était pas conforme avec les normes PMR! La possibilité de créer une route descendant directement des Estroublans vers la gare en réutilisant un pont existant n'a également pas été retenue. De fait, le BHNS baptisé ZENIBUS fonctionne depuis maintenant 3 ans et ne dessert ni la gare, ni l'aéroport ! »

=> Jean-Pierre STEINER (*par lettre accompagnant son pouvoir, avec mention « au plaisir de vous retrouver lors d'une AG "ordinaire" »*) : « les correspondances à Avignon TGV entre TER et TGV sont désastreuses : 1 seule correcte, les autres : attente 40 à 50 minutes, ou correspondances manquées pour 5 à 10 minutes. Par ailleurs, je déplore la réduction drastique des heures d'ouverture de la gare de l'Isle sur Sorgue (11h15-18h20 !) (*NDLR : comme beaucoup d'autres*), mais surtout que la salle d'attente est en conséquence fermée, attente sur quais découverts par vent comme par pluie ».

=> Jean-Luc DUCHATEAU : « Je regrette beaucoup l'absence de syndicat unique de transport en commun sur la Métropole (2 millions d'habitants), contrairement à ce qui existe partout ailleurs en France. Du coup on n'a aucune vision globale de la situation et les responsabilités des différents niveaux politiques ne sont pas claires sur les décisions prises. On apprend au détour d'une réunion que le projet Aix-Les milles-Rognac est abandonné (par qui ?). Le défaut d'investissement est accablant si on compare avec les autres Métropoles, on ne peut plus accepter ça. Ainsi la Région (5 Millions d'habitants) finance les investissements de la SNCF, quel est le montant total de cet investissement et quelle est la part réservée à la Métropole ? Ces chiffres ne sont pas vraiment publics. Un syndicat unique mettrait de la clarté. J'ai fait une proposition de syndicat qui pourrait être présentée par la FNAUT dans l'année qui vient. Dans un monde idéal (rêvons un peu), un syndicat métropolitain des transports, à l'image de celui de l'Île de France, comprenant des élus de la Région et des élus de la Métropole, aurait autorité sur tous les transports en commun de la Métropole y compris sur la SNCF. L'absence d'un tel syndicat ne permet pas de discuter les investissements à long terme dans la clarté avec les responsabilités politiques à la clé. Une telle

absence permet de maintenir une grande opacité, de faux espoirs, et d'entretenir les petits arrangements clientélistes dont on voit l'illustration avec Aix Rognac mais aussi avec le Val tram et son triste butoir SNCF. Un tel syndicat permettrait de se concentrer en particulier sur les problèmes techniques et l'étude des solutions d'avenir comme dans les autres Métropoles. La solution technique de ces problèmes n'est déjà pas facile mais certains progrès et expériences peuvent ouvrir des opportunités. Les principaux acteurs du transport en commun de la Métropole AMP vont certainement s'opposer à toute évolution, pour que tout continue comme avant (platelage, trains à hydrogène et autres téléphériques au milieu des Milles). La FNAUT doit proposer cette organisation qui, tout en étant pas une garantie pour l'avenir, nous permettrait d'avancer nos propositions dans un cadre plus adapté qui est celui des autres Métropoles françaises. »

=> **Jean-Claude GAUTIER** : « En même temps que je regarde les différents échanges pour la e-AG, je faisais du tri de tous mes dossiers sur les transports dans la région et notamment la SNCF, lorsque je travaillais à Aix et la RTM. Je reviens sur le texte de Jean-Luc car je retrouve un texte de Michel Couartou (journaliste spécialisé dans le domaine de l'urbanisme) dans PSE juillet-août 2011 « et si on faisait un pôle métropolitain des transports ? ». Il y évoquait naturellement le fameux syndicat mixte des transports: avons-nous eu un bilan au-delà de MP 2013 ? Ce pôle ou syndicat métropolitain est la solution ... En attendant on relooke les véhicules pour nous faire croire que l'on aborde une nouvelle étape et on adopte un nouveau titre Métropole mobilité... »

=> **Claude JULLIEN** : Jean-Luc DUCHATEAU a le premier émis l'idée de la **création d'un Syndicat Unique de Transports en Commun pour la Métropole AMP**, en s'appuyant principalement sur l'exemple lyonnais. C'est un sujet capital, et j'ai déjà pas mal échangé à ce sujet avec Jean-Luc, mais j'avais bien conscience que tous les deux dans notre coin, nous n'avions pas beaucoup de pouvoir. C'est pourquoi je me suis tourné vers le Général Jean-Pierre HUCHON, qui est le président de la Commission Transports du Conseil de Développement de la Métropole AMP (dont je fais partie). Sa réponse très évasive, disons un peu tiède m'a un peu déçu, mais je ne crois pas qu'il faille lâcher le morceau : ce syndicat est indispensable. Dans le Compte Rendu nous devrions nous contenter d'une phrase toute simple du genre : « La FNAUT-PACA réclame (ou souhaite) la création d'un Syndicat ... Etc ... ». Mais l'AG passée, le CR diffusé, il faudra reprendre la discussion entre nous par internet, pour déboucher sur une position officielle de la FNAUT-PACA concernant la création de ce syndicat, avec un texte définitif qui sera largement diffusé auprès des élus.

=> **Jean-Michel PASCAL** : « J'approuve totalement Claude et Jean-Luc sur leur position Métropolitaine, mais je connais trop mal les syndicats Île de France et Lyon, de bons exemples, pour initier les opérations. Là aussi, comptez sur moi pour diffuser des conclusions claires et précises, mais je suis conscient du boulot pour les pondre. »

=> **Pierre QUILLIET**: Le STIF, en région Île de France, marche assez bien. Il a bien intégré les différents modes de transports sans jouer une concurrence au détriment de l'un ou de l'autre, le lourd (Transilien, RER, Métro) s'articule bien avec le léger (tramway, bus et optile). Les correspondances aux gares sont adaptées en lieu et en horaire, la tarification est normalisée. Pour moi les transports en région parisienne sont un succès, Je n'utilise jamais la voiture. Cela n'a rien à voir avec Paca : quel merdier ! Les bus ne desservent pas les gares, voir Carnoules. »

=> **Jean GONELLA** : « L'unification des quinze réseaux de transports publics de la métropole est déjà lancée sous le nom de « *Métropole Mobilité* » (voir <https://www.ampmetropole.fr/mobilite>), il conviendra de bien vérifier que ce sera bien une autorité unique valant largement un syndicat unique, sans jamais lâcher les basques de la présidente de la métropole. « *Métropole Mobilité Aix-Marseille-Provence* » est devenue l'unique autorité organisatrice de la mobilité (AOM), remplaçant toutes les AOT de la métropole ou monstropole Aix-Marseille-Provence. De plus un syndicat unique ne comportant donc plus qu'une seule collectivité territoriale responsable, en l'espèce la métropole AMP, tomberait sous le coup du décret n° 2000-170 du 29 février 2000 (JO du 1er mars 2000, section intérieur), signifiant la disparition des syndicats intercommunaux et des syndicats mixtes, par modification du code général des collectivités territoriales (CGCT). C'est bien pour cela que le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) n'existe plus, remplacé par l'autorité

organisatrice de la mobilité (AOM) : qui est pour l'Île-de-France l'équivalent de l'AOM *Métropole Mobilité Aix-Marseille-Provence*, pour notre métropole. »

=> **Pierre QUILLIET**: « Un syndicat métropolitain des transports, à l'image de celui de l'Île de France, comprenant des élus de la Région et des élus de la Métropole Aix Marseille Provence aurait autorité sur tous les transports en commun de la Métropole y compris sur la SNCF »

=> **Jean-Luc DUCHATEAU** : « A la suite de l'intervention de Jean sur l'Autorité Organisatrice de Transports de la Métropole AMP, je vais en dire un peu plus sur le sujet. J'ai écrit un document qui s'intitule « Pour une autorité unique de la Mobilité dans la Métropole AMP » qui pourra être discuté après l'AG. Je suis sûr que Jean peut apporter beaucoup sur le sujet où les points de droit sont nombreux. La Métropole AMP est de droit Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOT) dans la Métropole AMP. Son existence organisée autour de l'adjoint au transport Roland Blum est donc tout à fait conforme au droit. Les syndicats mixtes continuent cependant à exister en général dans les Métropoles quand l'AOT d'une Métropole s'associe avec d'autres AOT du territoire ou jouxtant le territoire, c'est le cas par exemple du SYTRAL Lyonnais ou du SMMAG Grenoblois. Ile de France Mobilités est l'AOT **unique** de la Région Ile de France qui rassemble plusieurs AOT : Région, Ville de Paris, Départements de la couronne. Curieusement la Métropole du Grand Paris ne fait pas partie de l'AOT IdM et n'a pas de compétence transports dans ses attributions!!! Je ne suis pas satisfait de l'organisation de l'AOT AMP, c'est un euphémisme, en fait personne n'est satisfait. Le département 13 a délégué son autorité en matière de mobilités à l'AOT AMP, ce qui peut se comprendre, mais ce qui renforce l'exécutif de la Métropole. En fait deux autres AOT du territoire pourraient se joindre à AOT AMP dans un monde idéal, pour former un syndicat comportant une trentaine d'élus : La Région qui est AOT pour tous les déplacements ferroviaires du territoire qui sont très nombreux et auraient vocation à se renforcer, on le voit dans l'opération du Grand Paris Express (la Métropole représente 40 % de la Région PACA), et la Communauté d'agglomération d'Arles qui ne fait pas partie de l'AMP, mais on a intérêt à travailler en commun. En théorie la Métropole AMP, qui est la plus étendue de France, pourrait constituer une opportunité pour sortir du sous-investissement en matière d'infrastructures. Telle qu'elle est organisée actuellement, la situation est peut être pire encore qu'avant la Métropole et rien ne va changer. Il faut faire des propositions. »

=> **Maurice MARSIGLIA** : « La FNAUT exprime dans son rapport moral que le moment n'est pas venu (compte tenu des difficultés financières des transporteurs), de relancer l'idée de la gratuité dans les TC. Une des préoccupations de l'ASDEL est la gratuité dans les transports en commun. L'ASDEL se doit de rappeler ici que le choix d'instaurer ou non la gratuité est avant tout un choix politique et que les contraintes budgétaires ne sont souvent là que pour en excuser le refus. Nous sommes conscients que la gratuité, si elle ne s'accompagne pas de la volonté d'améliorer l'offre, d'être attentif aux fréquences et à la ponctualité, ne peut résoudre à elle seule la diminution absolument nécessaire de l'utilisation du véhicule personnel génératrice de pollution importante. Dans les agglomérations où ces éléments n'ont pas été en opposition, la gratuité est devenue le facteur essentiel de l'augmentation de la fréquentation des transports en commun. Nous demandons à la FNAUT de réfléchir à une position plus équilibrée sur ce sujet en regardant les expériences déjà réalisées. Celles-ci montrent souvent une augmentation des ressources des communautés qui ont eu recours au choix de la gratuité. En tout état de cause il en résulte une amélioration de la qualité de l'air et de vie (réduction du bruit et apaisement de la circulation) dans ces agglomérations. Nous espérons qu'une réflexion commune nous conduira à une position de la FNAUT plus en faveur de l'accès libre aux TC. »

(NDLR : notre site national explique la position de la FNAUT sur la gratuité. Mais nous n'irons pas contre celles en place dans notre Région.)

=> **Raymond PELLOUX** : « Mobilités Alpines se bat actuellement pour détourner le train de nuit, durant sa période d'interruption de 9 mois, afin que l'itinéraire alternatif par Cavaillon et Pertuis soit utilisé en itinéraire de détournement. Nous ne pouvons admettre qu'une solution par autocar soit prévue entre Paris et Gap, et proposons donc d'utiliser au mieux le réseau existant encore! Courrier a été routé à l'Etat, aux élus, aux décideurs. Je n'ai pu participer aux deux dernières actions et réunions du collectif de l'Etoile Ferroviaire de Veynes, étant donné que je n'ai pu me cloner. D'autre

part, Michel Willermoz (membre de Mobilités Alpines et de Nosterpaca) a conçu un tract dénonçant le manque d'engagement des élus concernant les lignes Marseille Briançon, Grenoble Veynes, Digne Saint-Auban, Digne Saint-André, qu'il propose à signer à toutes les associations. La FNAUT approuve-telle ce tract, le soutient-elle? »

=> **Jean-Michel PASCAL** : « Ce tract ne pourrait-il pas être à l'entête de Mobilité Alpines et non NOSTERPACA? Et cosignés de NOSTERPACA et FNAUT PACA? Ou considère-t-on qu'inutile de signer, ce document complétant déjà bien l'action de la FNAUT, notamment la Contribution au GDN, auquel beaucoup d'élus et décideurs ont répondu et qui a largement abordé cette reprise d'exploitation Digne Manosque et Digne Sisteron? »

(NDLR : après étude, FNAUT PACA ne pourra signer ce tract car des phrases sont contraires à notre déontologie FNAUT et FNAUT PACA. Nous pourrions par contre écrire des courriers ciblés sur chaque point évoqué objet de nos préoccupations, ce qui fera un appui important. Réponse en a été donné directement à Michel VUILLERMOZ, qui l'a bien compris et nous a répondu : « Nous restons sensible au soutien et à la synergie que votre présence dans les instances peut apporter et disponible pour s'associer, de même aux démarches de la FNAUT PACA. »)

=> **Pierre QUILLIET**: « La ligne Cavaillon Pertuis n'est pas exploitée en voyageurs, alors qu'elle offre des possibilités importantes : Avignon-TGV – Avignon-Ville – Cavaillon – Lauris – Cadenet – Pertuis, puis Pont Mirabeau (Iter) vers Manosque et Digne, ou vers Meyrargues – Venelles - Aix-ville. »

=> **Raymond PELLOUX** : « Concernant Digne Saint-Auban, nous avons présenté le projet de Mobilité globale à divers Maires, collectivités, ComCom; ainsi qu'à diverses listes électorales qui nous l'ont demandé. Des courriers dont copies envoyées à la FNAUT ont été adressés aux élus ainsi qu'à la presse. Nous ne lâchons pas prise et je vous demande de vous mobiliser pour la fameuse réunion de valorisation de la ligne inutilisée ! Qui a été renvoyée, vu l'actualité ! Je me suis arrangé avec Sylvain pour représenter la FNAUT au sein de Durance Luberon Verdon Agglomération à qui nous avons également présenté le Projet Digne Saint-Auban. Concernant Aix/Rognac, j'ai récemment rencontré le Député JM Zulesi afin de lui présenter le projet Digne Saint-Auban et le projet du passage du train de nuit par Cavaillon/Pertuis. Il souhaite réactiver cette ligne au trafic voyageur. Je lui ai parlé de l'aiguille de Claude (Sud de Rognac) et lui ai fait parvenir un plan sur lequel j'ai schématisé l'aiguille manquante ! Pour ce sujet, un train serait peut-être plus pertinent dans le cadre du projet « Ring ».

=> **Claude JULLIEN** : « Pour répondre à Raymond, cela fait déjà pas mal de temps que dans diverses réunions, on m'a dit que le projet "Ring" n'était plus d'actualité. C'est d'ailleurs un projet qui ne me plaisait pas trop, car il y aurait eu un déséquilibre manifeste entre les 2 parties de part et d'autre de Aix. De plus, un incident sur une branche se serait automatiquement répercuté sur l'autre. Pas fameux pour la robustesse des horaires. Je crois que le bon plan futur (mais on peut en discuter après l'AG) serait une desserte Marseille – Gardanne – Aix en omnibus avec cadencement à 15 mn en pointe, un détournement des trains de la ligne des Alpes par Rognac, après résolution des communications à Rognac, avec arrêt uniquement à Aéroport, et une desserte fine de Aix – Rognac et Aéroport + Airbus par train-tramway. »

=> **Pierre QUILLIET**: « Faire passer les trains des Hautes-Alpes par l'aéroport a certainement un sens pour les liaisons trains-Avions mais quid de Aix-ville ? Faudra choisir entre un rebroussement à Aix-ville ou bien une liaison direct sur la ligne Aix-Rognac, mais plus d'arrêt à Aix-Ville. »

=> **Frédéric LAUGIER** : « Concernant les Chemins de Fer de Provence: bien que des assurances verbales aient été obtenues auprès de la Région quant au rétablissement du trafic ferroviaire entre Digne et St André les Alpes (interrompu depuis 16 mois suite à un effondrement dans le tunnel de Moriez), aucun chantier n'a été lancé. Pire: des intempéries ont durement frappé la ligne en novembre et décembre dernier, et le service a été limité au tronçon Nice - Colomars, soit 13 km sur 150. Mi-janvier, les autorails ont pu remonter jusqu'à Plan du Var, soit 26 km. En amont, divers litiges et la crise du COVID 19 ont freiné le lancement des travaux, qui sont désormais en cours.

Le rétablissement des circulations jusqu'à St André est espéré pour la fin du printemps. (*NDLR : effectivement annoncé pour le 13 juillet*). Note positive: le nouveau Directeur, Vincent GUILLAUME, est en train d'étoffer son équipe avec des cadres compétents et motivés. »

=> **Maurice FRANCESCHI**: « Toulon Var Déplacements a participé à l'enquête publique sur la création de la halte Sainte Musse à Toulon-est, et (avec d'autres associations) à la demande de création d'une entrée nord pour la gare de Toulon, en demandant la réservation de terrains pour sa réalisation à l'îlot Montéty.»

=> **Daniel LAURENT** : « Concernant le RER Toulonnais, la gare de St Cyr Les Lecques La Cadière ferait partie du terminus côté Ouest de ce RER. A ce jour où en est cette étude ?

=> **Maurice FRANCESCHI** : « Toulon Var Déplacements a aussi mené le **recours contentieux auprès du tribunal administratif de Toulon contre le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de la gare de La Seyne sur Mer**. Ce projet fait uniquement la part belle à l'automobile par la création de nouvelles routes et de nouvelles places de parking alors que le PDU prévoit la diminution de la part de l'automobile. A l'origine ce PEM était prévu pour faire l'interconnexion entre le tramway et les TERs. Le tramway est abandonné et le BHNS est reporté car l'enquête publique a été recalée par l'autorité environnementale. Cette procédure se fait conjointement avec l'UDVN-FNE et nous sommes assistés par le cabinet d'avocats Huglo-Lepage. »

=> **Jean-François GUYETAND** : « Durant les mois pré-électorales des municipales, les administrateurs du Collectif tramway ont présenté les avantages du tramway auprès de tous les candidats de la Métropole de Toulon. Certains étaient enthousiastes de l'information que nous leur avons apportée, d'autres beaucoup moins, voire très neutres. Aux résultats du premier tour, M Hubert FALCO, encore Président de Toulon Provence Métropole, a été élu malgré la confusion des informations du début du confinement. Par ailleurs, nous avons fait admettre par tous les médias et le public contacté que le BHNS n'était qu'un gros bus. Je tiens à disposition les documents qui nous ont servi de base d'information. Plusieurs candidats ont signé volontiers la lettre d'engagement. Nous les conservons. »

=> **Vincent TUAL** : « Je remercie les contributions de chacun notamment sur le sujet des autorités organisatrices, où l'on voit que les évolutions récentes posent des questions de cohérence institutionnelle et de financement... Ceux-ci restent insuffisants face aux enjeux à court-terme, pour constituer d'un système multimodal coordonné, et à long-terme, pour porter les projets structurants de train, tram, BHNS, ... Bien que certaines portes s'ouvrent, les associations rencontrent des difficultés à être partie prenante dans les processus. Sur le sujet des TER, la signature de la nouvelle convention a permis de débloquent quelques sujets (achat de trains et construction du dépôt manquants) mais sans répondre à toutes les préoccupations sur le développement de l'offre, indispensable et pourtant gelé, et l'accueil en gare. Je peux participer à l'association autour du site web ainsi que la mise en place du fil Twitter. Twitter permet d'informer autour des positions de l'association et des développements d'actualité, d'interpeller les politiques et exploitants mais aussi de visibiliser les petites et grandes galères quotidiennes des usagers. Cependant le temps va me manquer pour l'actualisation au quotidien de ces outils ; l'idéal serait de travailler avec un ou plusieurs volontaires contribuant à relayer les actions de l'association, en fonction des possibilités de chacun. »

=> **Jean-Louis LARICE** : « concernant notre site web : ce serait bien de ne plus être seul et je pense que Vincent Tual a déjà été approché par J-Michel dans ce sens. Ce qui est important c'est de pouvoir réagir immédiatement en rajoutant les infos qui peuvent être intéressantes. Ainsi j'ai annoncé la diffusion par FR3 du doc « notre train quotidien » concernant Grenoble Veynes, et vendredi au lendemain de sa diffusion, j'ai remplacé l'annonce par des liens sur le "replay" disponible jusqu'à la fin du mois. » (*NDLR : disponible sur notre lien tant que l'on veut, car nous l'avons maintenant mis sur DRIVE*) »

=> **Jean GONELLA** : « Mes amis, n'oublions pas le projet d'hyperloop : Marseille>Aéroport (25,1 à 27,2 km) en 72 secondes, proposé par la société canadienne Transpod, qui s'installa en janvier 2019 à Marseille, avec le soutien d'ArcelorMittal, d'EDF et du président de la CCI de Marseille, soulevant l'enthousiasme de nombreux élus territoriaux, dont Madrolle qui fut le plus enthousiasmé. Certains ont même proposé un hyperloop Paris<>Marseille en 40 minutes en 2025 (voir France Info, AFP, RTL, 20 Minutes, MadeinMarseille, etc). Vous n'y croyez pas amis ? Eh bien, la SNCF a investi 80 millions de dollars dans la start-up Hyperloop One. Qu'est-ce que l'on est ringard à la FNAUT-Paca ! Toutefois, pour ma part, humble adhérent à la FNAUT-Paca, je travaille actuellement avec le fantôme de Richard Feynman^{†1988}, prix Nobel de physique 1965, qui démontra que les particules élémentaires peuvent remonter le temps, sur un projet révolutionnaire de transport, lié à l'électrodynamique quantique, tel que par exemple l'on arrivera à Paris avant d'être parti de Marseille. Gageons que cela enthousiasmera encore plus que le goudronnage des voies ferrées, pourtant plein de promesse pour l'industrie du bitume... »

5- Notre site Internet www.fnaut-paca.org

Jean-Louis LARICE est aussi notre webmaster, et nous fait un topo sur les visites du site :

« Notre fournisseur d'accès nous permet de disposer de l'outil "Webalizer" accessible à l'adresse <http://www.fnaut-paca.org/webalizer> . Cet outil nous permettait jusqu'à l'an dernier de connaître les pages les plus visitées. Malheureusement le paramétrage de cet outil qui dépend de notre hébergeur n'affiche plus cette information ce qui est bien dommage!

Nous gérons nous même depuis le début du site web un compteur global des visites écrit en langage "php" dont la fiabilité était mise à mal par des robots malveillants. Depuis fin 2018 cette nuisance qui doit exploiter une faille dans l'interpréteur "php" a été contournée par une programmation beaucoup plus rigoureuse et nous gardons par sécurité un historique des 150 dernières connexions, consultable à tout moment. En une période de 24h, les connexions émanant du même visiteur et ayant la même adresse IP ne sont comptées qu'une seule fois. Dans ces conditions nous avons reçu environ 16000 visites entre le 14 février 2019 et fin juin 2020, ce qui correspond à une moyenne de 32 visites par jour. Le comptage effectué par "Webalizer" doit lui, tenir compte de toutes les visites, et fournit un nombre beaucoup plus élevé, entre 2 et 5 fois plus, ce qui est logique si on réalise que le "robot" le plus agressif et qui provient de la société Kyivstar PJSC basée en Ukraine peut se connecter une dizaine de fois ou plus en moins d'une seconde.

Quoiqu'il en soit l'intégrité de notre site web n'a plus été affectée. »

6- Montant des Cotisations

A l'unanimité, les cotisations individuelles restent fixées à 12€ montant minimum. Possibles maintenant d'adhérer / cotiser en ligne sur notre site.

7- Conseil d'Administration et renouvellement du Bureau

=> **Jean-Michel PASCAL** : « Je vous prie de voter les rapports moral, d'activité, et financier en donnant quitus à notre Trésorier, et de faire acte de candidature au CA et au Bureau. Je fais moi-même acte de candidature d'être au bureau, dans l'objectif du poste du Secrétaire Général, peut-être la dernière année, faudrait un adjoint! »

=> **Philippe CRETIN** : « Je rappelle que tous les Présidents des Associations adhérentes à FNAUT PACA à jour de leurs cotisations sont de fait au Conseil d'Administration de FNAUT-PACA. Peut intégrer également le CA tout adhérent individuel animé par un sujet particulier. »

=> **Jean GONELLA** : « Si tous mes amis le veulent bien, je reste candidat à un siège au CA de la FNAUT-Paca. Et cher Jean-Mi, je crois que je suis déjà vp, au moins un peu, pourquoi ne pas le rester ? »

=> **Philippe CRETIN**: « L'AHTF approuve le rapport moral, le rapport d'activité et le rapport financier. D'autre part je fais acte de candidature d'être au bureau en vue éventuellement de me représenter comme Président. »

=> **Jean-Luc DUCHATEAU** : « J'approuve le rapport moral et le rapport financier. Dans ma candidature au conseil d'administration, je veux bien assurer, au bureau, un rôle de vice-président pour représenter le Pays d'Aix. »

=> **Jean-Louis LARICE**: « Je ne pense pas être en mesure de me défilier de mes fonctions de trésorier, aussi j'accepte de rempiler à ce poste. Webmaster aussi, mais ce serait bien de ne plus être seul. »

=> **Pierre QUILLIET** : « J'approuve les comptes, le rapport moral ainsi que le rapport d'activités. »

=> **Frédéric LAUGIER**: « J'approuve le rapport moral et le rapport financier. Je suis candidat à ma succession au poste de Vice-Président. »

=> **Vincent TUAL** : « J'approuve le rapport moral et le rapport financier »

=> **Maurice MARSIGLIA** : « Le bureau de l'ASDEL approuve le bilan financier, le rapport d'activité et le rapport moral. »

=> **Raymond PELLOUX** : « J'approuve les comptes, le rapport moral ainsi que le rapport d'activités. Je souhaite rester dans mon rôle de Vice-Président 04 , 05, à moins que Claude ne veuille reprendre du service ! »

=> **Daniel LAURENT** : « j'approuve le rapport financier, le rapport moral et le rapport des activités ».

=> **Maurice FRANCESCHI** : « j'approuve le rapport financier, le rapport moral et le rapport des activités. Je veux bien assurer, au bureau, un rôle de vice-président pour représenter la Métropole de Toulon».

=> **Jean-François GUYETAND** : « En accord avec les rapports ».

=> **Jean-Michel PASCAL** : « Je vous remercie. Suite aux candidatures ci-dessus, voici les personnes proposées au renouvellement du Bureau:

- Philippe CRETIN, Président.
- Claude JULLIEN, Conseiller Technique auprès du Bureau.
- Raymond PELLOUX, Vice-Président délégué au 04 & 05.
- Jean GONELLA, Vice-Président.

- Frédéric LAUGIER, Vice-Président.
- Jean-Luc DUCHATEAU, Vice-Président délégué au Pays d'Aix.
- Maurice FRANCESCHI, Vice-Président délégué à la Métropole Toulonnaise.
- Jean-Louis LARICE, Trésorier et Web Master.
- Vincent TUAL, Web Master adjoint.
- Jean-Michel PASCAL, Secrétaire Général.

Merci de me faire part de votre vote "OUI AU BUREAU PROPOSÉ, ou de me faire part de vos réserves.

=> **Pierre QUILLIET** : « Oui au bureau proposé. »

=> **Jean GONELLA** : « Oui au bureau proposé. »

=> **Claude JULLIEN** : « Merci les poteaux ... Vous avez tous voté pour un fantôme ! Claude JULIEN, ça n'existe pas ! Après avoir bossé sang et eau pendant 22 ans dans l'aéronautique, vous me refusez encore mes 2 ailes » (*NDLR : excuses sincères du Secrétaire qui avait écrit JULIEN...*)

=> **Jean-Claude GAUTIER**: « OUI au bureau proposé et encore bravo pour cette expérience d'e-AG novatrice. »

=> **Daniel LAURENT** : « Je dis "OUI AU BUREAU PROPOSE »

=> **Raymond PELLOUX** : « Je vote oui au bureau proposé »

=> **Maurice FRANCESCHI** : « oui au bureau proposé »

=> **Jean-Luc DUCHATEAU** : « c'est d'accord pour le renouvellement du bureau »

=> **Philippe CRETIN** : « C'est OK pour l'AHTF ».


=> **Jean-Louis LARICE** : « OK pour moi aussi. »

=> **Vincent TUAL** : « Ok pour moi. »

=> **Frédéric LAUGIER** : « Oui au Bureau proposé. ».

La séance est levée le 3 mai 2020 à 24h00.

Le Secrétaire Général



Jean-Michel PASCAL

Le Président



Philippe CRETIN