

Compte-rendu de la réunion publique de clôture de la séquence n°1 de la concertation continue

Date de réunion :	12/07/2022 de 18h à 20h	
Lieu :	Maison des Sports et de la Mer, Fos-sur-Mer	
Rédacteur du CR :	DREAL PACA	
INTERVENANTS	PARTICIPANTS	Liste de diffusion
Voir liste annexée		

RAPPEL DU CONTEXTE

Suite au débat public sur la liaison Fos-Salon organisé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) entre septembre 2020 et janvier 2021, et à la décision ministérielle de poursuite du projet du 29 juin 2021, la DREAL PACA, maître d'ouvrage du projet, engage une nouvelle phase de travail de définition du projet routier.

Cette nouvelle phase comprend des études et une concertation continue avec différents acteurs du territoire et le public. Elle doit permettre dans un premier temps de caractériser l'état initial du territoire et de comparer différentes variantes de projet afin de retenir la variante préférentielle.

La concertation continue, dont le dispositif global est rappelé diapositive 16 du support de présentation, se déroulera en 3 séquences avec pour objectifs de :

- **Recueillir les contributions des participants** pour élaborer un projet approprié
- **Partager les connaissances** des acteurs de terrain et études techniques
- **Informers les parties prenantes** de l'avancement du processus et du projet

La première séquence de concertation s'est déroulée de mars à juin 2022. Au cours de cette séquence des groupes de travail géographiques constitués essentiellement d'institutionnels et des groupes de travail thématiques ouverts au grand public se sont réunis, dans le but de partager les connaissances sur la situation territoriale, ainsi que les enjeux et dynamiques d'évolution à prendre en compte pour le projet.

Ces groupes de travail se réuniront de nouveau courant 2022 pour :

- **Séquence n°2 (automne 2022)** : Compléter la caractérisation de l'état initial, co-construire les variantes à comparer ;
- **Séquence n°3 (hiver 2022)** : Contribuer à l'évaluation des variantes d'aménagement, en vue de leur comparaison et du choix de la variante préférentielle par le comité des élus.

Le 12 juillet 2022, la DREAL PACA a organisé à Fos-sur-Mer une réunion publique de clôture de la première séquence de la concertation, dans le but de :

- Restituer une synthèse des expressions recueillies lors des différents groupes de travail organisés ;
- Partager les enseignements de cette 1^{ère} séquence et les suites données par le maître d'ouvrage.

Le présent compte-rendu propose une synthèse des présentations et échanges ayant eu lieu lors de cette réunion publique.

NB : Le support de présentation diffusé en séance est joint au présent document.

DÉROULÉ DE LA RÉUNION

La réunion s'est déroulée en 5 temps :

- Accueil des participants et introduction ;
- Rappels généraux sur le projet, son processus d'élaboration et le dispositif de concertation mis en place ;
- Retour sur la séquence n°1 de la concertation continue ;
- Partage des enseignements de la séquence n°1 et des suites données par la DREAL ;
- Suites et clôture de la réunion.

INTRODUCTION

M. HETSCH, maire de Fos-sur-Mer, indique que cette réunion clôture une première séquence de concertation ayant permis à une grande pluralité d'acteurs d'exprimer ses attentes auprès du maître d'ouvrage. Il rappelle que ce projet routier est essentiel pour désengorger et permettre le développement de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer.

Monsieur PASSERIEUX, sous-Préfet d'Istres, rappelle le dispositif de concertation mis en place et son calendrier :

- Réunion d'un comité des élus en novembre 2021 pour définir le cadre de la présente concertation ;
- Mise en place d'un comité de suivi intermodal Ouest Étang de Berre pour mener une réflexion intermodale dans la même temporalité que la définition du tracé précis de la liaison Fos-Salon ;
- Organisation de 8 groupes de travail thématiques et géographiques ;
- Réunion d'un comité des élus le 5 juillet 2022 pour partager un bilan de la première séquence de concertation continue.

Il précise que les études menées courant 2022-2023 permettront d'approfondir les différentes thématiques et de nourrir la réflexion concertée avec le public sur le choix des variantes. Il rappelle qu'une fois la variante de tracé préférentielle retenue, l'État engagera des études préalables à la déclaration d'utilité publique, en vue de la tenue d'une enquête d'utilité publique prévue en 2024. Les premiers travaux devraient démarrer en 2027.

Madame CALLET, 5^{ème} vice-présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône déléguée aux routes, souligne l'attention particulière qu'a le Département au déploiement et à l'entretien du réseau routier dont il a la charge. Elle insiste sur l'importance de construire collectivement ce projet de liaison routière et en cohérence avec les différents projets routiers du territoire départemental.

M. GINOUX, conseiller métropolitain délégué au schéma d'ensemble de la voirie et des aménagements cyclables de la Métropole Aix-Marseille-Provence, rappelle le soutien de la Métropole aux élus et au projet de liaison Fos-Salon et réaffirme la volonté de la Métropole d'accompagner la réalisation de ce projet.

Mme. RICHARD-FERROUDJI, garante de la concertation nommée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), rappelle que le rôle des garants est de veiller au respect du

droit à l'information et à la participation. Dans cette perspective, ceux-ci établissent un bilan annuel puis un bilan global en fin de concertation visant à partager les modalités de concertation mises en œuvre par le maître d'ouvrage et le déroulement de cette dernière.

PARTAGE DES ATTENTES POUR LA REUNION

Lors de leur inscription à cette réunion, certains participants ont exprimé des attentes particulières :

- Avoir un retour sur la démarche de concertation engagée / bilan de la concertation
- Connaître les perspectives pour la 2^{ème} séquence et les suites de la concertation
- Obtenir des informations sur la poursuite du projet
- Voir les points de conflits et faiblesses du projet reconnus
- Voir le projet se réaliser avec le barreau des étangs et le tracé 1
- Obtenir des financements pour les réalisations de voies cyclables et piétonnes, avec un agenda de ces réalisations, en parallèle des travaux de la liaison routière
- Savoir si la littérature scientifique internationale relative au théorème de Braess est prise en compte dans les études en cours.

RAPPELS GÉNÉRAUX

(Diapositives 11 à 17 du support de présentation)

La DREAL PACA rappelle :

- L'historique du projet ;
- Le contenu de la décision ministérielle du 29 juin 2021 ;
- Le calendrier prévisionnel du projet ;
- Le dispositif de concertation continue mis en place.

Les interventions des participants sur les propos introductifs de la DREAL :

- **M. MEUNIER**, président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement, rappelle le soutien de l'association au projet de liaison Fos-Salon. Il regrette que la variante n° 1 ait été écartée lors du débat public, sur la base d'éléments n'ayant pas fait l'objet de discussion avec le public, alors que celle-ci semblait être la plus favorable à retenir (un coût 25% inférieur à celui des deux autres variantes pour des impacts sur le milieu naturel équivalents). Il demande au maître d'ouvrage que soit réalisée une comparaison de la variante n°1 avec les autres variantes proposées.
- **M. LALANDE**, représentant de l'association de défense et de protection du littoral du Golfe de Fos (ADPLGF), rappelle le soutien de l'association au projet et souscrit au propos de M. MEUNIER.
 - **La DREAL PACA** précise que l'État a écarté cette variante au titre de la démarche « Éviter, Réduire et Compenser » en cohérence avec la politique de protection des milieux naturels portée par l'État dans le cadre du schéma national des aires protégées, visant à étendre les surfaces faisant l'objet d'une protection. A ce titre, un projet d'extension de la réserve naturelle des Coussouls de Crau, interceptant le fuseau de la variante 1, a émergé durant le débat public, Les études d'opportunité de phase 1 ayant permis de réaliser le dossier présenté au débat public, avaient été réalisées entre 2015 et 2018, préalablement à l'émergence de ce projet. Pour informations, ces études sont disponibles sur le site internet du projet (<https://www.liaison-fos-salon.com/documents-et-etudes>).

- **Mme. FABRE**, représentante du collectif Cistude, interroge le maître d'ouvrage sur les conséquences de l'augmentation des prix dans le domaine du BTP sur le coût du projet.
 - **La DREAL PACA** précise que le projet était estimé en 2018 à plus de 300 millions d'euros. Le coût du projet sera réévalué dans le cadre des études d'opportunité de phase 2 en cours, et constituera un des critères de comparaison des variantes.
- **M. LALANDE**, représentant de l'association de défense et de protection du littoral du Golfe de Fos (ADPLGF) et président du vélo club fosséen, interroge le maître d'ouvrage sur la possibilité de compenser les impacts du projet par la réalisation d'aménagements dédiés aux mobilités douces (ex : franchissement du Canal d'Arles à Bouc).
 - **La DREAL PACA** indique que si un cheminement vélo venait à être supprimé lors de la réalisation du projet, celui-ci serait rétabli par le maître d'ouvrage pour garantir la continuité cyclable sur le territoire. En revanche, la réalisation d'aménagements dédiés aux mobilités douces ne permet pas de compenser des impacts d'une autre nature (impacts sur la biodiversité ou l'agriculture par exemple).
- **La DREAL PACA** explique également travailler en collaboration avec la Métropole Aix-Marseille-Provence pour construire un projet compatible et complémentaire avec le plan de mobilité métropolitain, incluant les déplacements vélo.
- **M. CLARET**, participant, rappelle son opposition au projet routier qu'il juge destructeur vis-à-vis de l'environnement et nuisible au cadre de vie des habitants du territoire. Il reproche au projet de permettre un développement de la zone industrialo-portuaire qui générera une augmentation des flux routiers sur le secteur, notamment de poids-lourds, et posera d'importants enjeux de santé publique et de bien-être des riverains. Il souligne également la nécessité de préserver la Crau sèche et humide ainsi que la nappe de Crau, vitale pour des centaines de milliers d'habitants d'Arles à Salon.

RETOUR SUR LA SÉQUENCE N°1 DE LA CONCERTATION CONTINUE

(Diapositives 19 à 41 du support de concertation)

La DREAL PACA rappelle :

- Les objectifs de la concertation (diapositive 21)
- Les réunions et groupes de travail organisés ainsi que les modalités d'information, d'invitation et de recueil des expressions du public (diapositives 22-24)
- Les principaux éléments exprimés par les participants lors des différents groupes de travail (diapositives 26-33)
- Les retours recueillis auprès du grand public dans le cadre d'un questionnaire en ligne suite à la séquence 1 (diapositives 36-40)

Les interventions des participants suite à cette présentation ont principalement porté sur :

- Les **variantes de tracé proposées** par le maître d'ouvrage ;
- Les **enjeux environnementaux** recensés dans le périmètre du projet ;
- La **nécessité de développer prioritairement le transport collectif, ferroviaire et fluvial** avant le transport routier

Elles sont détaillées ci-après.

Les interventions des participants concernant les variantes de tracé proposées par le maître d'ouvrage :

- **M. MARQUIS**, représentant du Collectif Cistude, rappelle l'opposition du collectif au projet tel que proposé à date. Sur le secteur sud, il souligne l'impossibilité de choisir entre des variantes présentant des impacts conséquents sur la biodiversité (barreau des étangs, variantes 1 et 2), des variantes présentant des impacts conséquents sur la population de Fos-sur-Mer en l'exposant à une pollution atmosphérique accrue (aménagement des routes existantes) ou une variante présentant des impacts conséquents sur les usagers de la route en les exposant à un fort risque industriel (variante par les voies portuaires). De même, pour le secteur nord, il souligne l'impossibilité de choisir entre impacter des terres agricoles ou la réserve naturelle régionale de la Poitevine-Regarde-Venir.
 - **M. HETSCH**, maire de Fos-sur-Mer, rappelle qu'il est indispensable de faire des choix pour faire évoluer le territoire.
- **M. MEUNIER**, président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement, indique que la variante n°1 (écartée) et la variante n°2 s'inscrivent sur une même bande de terrain longée par la route du Ventillon, la voie ferrée au sud et parcourue par un gazoduc et un pipeline. Compte tenu des caractéristiques mentionnées, il doute de la possibilité de faire de cette zone une extension de la réserve naturelle de la Crau en rappelant les risques liés à des incidents de pipelines (cf. rupture d'un pipeline SPSE en 2009).
- **M. FAYOLLE**, habitant de Fos-sur-Mer, insiste sur l'importance de mobiliser le public fosséen, jusqu'ici peu mobilisé, pour favoriser la réalisation du projet de contournement de Fos-sur-Mer jugé indispensable pour la population locale et la réintégration de la variante n°1 à l'étude. Il questionne la Ville de Fos sur les actions de mobilisation envisagées et suggère l'organisation d'un référendum tel que fait par le passé.
 - **M. HETSCH**, Maire de Fos-sur-Mer, rappelle avoir porté, avec d'autres maires du secteur, la variante n°1 auprès du ministre des Transports avant que celle-ci ne soit écartée au profit de l'extension de la réserve naturelle du Coussoul de Crau. Il ne s'oppose pas au principe d'un référendum mais doute de son efficacité pour permettre de faire évoluer la décision ministérielle vis-à-vis de la variante n°1.
 - **La DREAL PACA** rappelle une nouvelle fois que l'État a écarté cette variante au titre de la démarche « Éviter, Réduire et Compenser » en cohérence avec le projet d'extension du périmètre de la réserve naturelle des Coussouls de Crau. Elle explique que ce projet fera l'objet d'une procédure spécifique de consultation du public, et invite donc les participants qui le souhaitent à s'exprimer dans ce cadre-là. La DREAL rappelle son obligation de se conformer à la décision ministérielle de 2021 et donc de ne plus considérer la variante n°1 dans les études en cours.
 - **M. MARQUIS**, représentant du Collectif Cistude, partage la position de l'État concernant la variante n°1. Il trouve rationnel de préserver le coussoul de Crau, unique et précieux pour la biodiversité de la région.
- **M. MEUNIER**, président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement, regrette le manque de communication concernant la possibilité pour le public de s'exprimer sur le projet d'extension de la réserve naturelle nationale.

- **La DREAL PACA** indique avoir informé le public sur ce sujet lors des précédents groupes de travail. Elle précise qu'il ne s'agit pas d'une phase de concertation mais bien d'une phase de participation du public pouvant prendre différentes formes (enquête publique, participation par voie électronique...).
- **M. WOLF**, du Conservatoire des Espaces Naturels de PACA en charge de la gestion de la réserve nationale du coussoul de Crau et de la réserve régionale de la Poitevine-Regarde-Venir, ajoute que l'enquête publique portant sur le projet d'extension de la réserve naturelle nationale, initialement prévue pour fin juin, se déroulera à l'automne 2022.
- **M. FAYOLLE**, habitant de Fos-sur-Mer, suggère d'étudier la possibilité de réaliser un tunnel des étangs qui permettrait de contourner la commune de Fos-sur-Mer tout en préservant la biodiversité.
 - **M. HETSCH**, Maire de Fos-sur-Mer, indique avoir suggéré la réalisation du barreau des étangs par un viaduc au droit des étangs pour limiter son emprise au sol et ses impacts sur les volumes d'eau de saumure et sur la biodiversité. Cette solution pourrait selon lui permettre de concilier les différents enjeux en conservant une certaine maîtrise des coûts du projet.
 - **La DREAL PACA** indique que la réalisation d'un viaduc sera étudiée dans le cadre des études d'opportunité de phase 2, notamment sous l'angle de sa faisabilité technique et de son coût. Une étude similaire pourrait être réalisée sur la proposition de tunnel, toutefois les coûts seront très nettement supérieurs, ce qui pourrait conduire à mettre en péril la possibilité de financer le projet.

Les interventions des participants sur la nécessité de développer prioritairement le transport collectif, ferroviaire et fluvial avant le transport routier :

- **Mme. COLOMBAN**, représentante du collectif Cistude, suggère de favoriser le report du fret sur le train pour libérer de la capacité routière. De cette manière, le projet routier Fos-Salon perdrait en pertinence.
- **M. DAL COL**, représentant de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement craint que le développement futur de la zone industrialo-portuaire génère une nouvelle saturation de l'axe routier par les poids-lourds et suggère davantage de report du fret sur le transport fluvial et le ferroviaire.
- **Mme. TISSIER**, propriétaire sur la réserve Poitevine-Regarde-Venir, questionne le maître d'ouvrage sur la pertinence de réaliser un projet routier dans le contexte actuel. Elle s'interroge sur les raisons pour lesquelles l'État n'a pas la volonté affirmée de développer davantage le transport ferroviaire et fluvial.

Réponses communes :

- **La DREAL PACA** travaille à la définition d'un scénario de référence visant à qualifier l'évolution du territoire et des trafics en tenant compte des projets réalisés et à venir (ferroviaires, fluviaux...). L'étude de ce scénario de référence permettra d'évaluer la nécessité du projet routier compte tenu de l'évolution du territoire. Ce sujet sera partagé avec le public dans les prochaines séquences de la concertation.
- **M. PASSERIEUX**, sous-préfet d'Istres, rappelle que l'État est particulièrement volontariste sur le rail dans le secteur. L'État apporte des subventions publiques et un encouragement majeur au projet de ferroutage de Clésud. Les subventions publiques s'élèvent à près de 20 millions d'euros dans l'aménagement de la gare de triage de Miramas. Il indique également avoir créé

un comité d'engagement pour le ferroviaire sur Clésud dans le but d'inciter les entreprises privées à privilégier le report modal ferroviaire.

- **M. le sous-préfet** rappelle également que le Président de la République a souhaité que la liaison Rhin-Rhône soit une priorité majeure du plan « Marseille en Grand » afin de favoriser le transport fluvial. D'importants investissements sont donc prévus pour favoriser le ferroviaire et le fluvial. Il rappelle toutefois l'importance de ne pas délaissier l'aménagement des routes, empruntées pour les trajets dits du « dernier kilomètre ».
- **M. TISSIER**, propriétaire sur la Réserve naturelle régionale de la Poitevine-Regarde-Venir, indique qu'un inconvénient majeur au développement du transport multimodal réside dans la rupture de charge et la perte de temps qu'elle génère. Il interroge l'État sur la possibilité de définir un plan de développement multimodal régional donnant la priorité au ferroviaire et au fluvial avant le routier.
 - **M. PASSERIEUX**, sous-préfet d'Istres, rappelle que la Région et l'État défendent la réalisation du contournement ferroviaire du sud de Lyon pour disposer d'un axe ferroviaire depuis le port de Marseille concurrentiel et éviter un étranglement qui rendrait les options de ferroutage impossibles.
 - Il rappelle également que dans le cadre de l'autorisation d'exploitation du dernier bâtiment réalisé à Clésud, le préfet a pris un arrêté demandant à l'exploitant un objectif ferme et mesuré chaque année.
- **M. MARQUIS**, représentant du Collectif Cistude, encourage les efforts de l'État en matière de multimodalité. Il s'appuie sur des données issues du schéma de cohérence territoriale métropolitain (SCoT) pour mettre en évidence les potentialités immédiates en matière de report fluvial (possibilité d'un passage de 3 à 10% de trafic fluvial sans aménagement supplémentaire du port) et souligner les dysfonctionnements empêchant un recours plus fréquent des habitants de la Métropole AMP aux transports collectifs (lignes de bus saturées, difficultés de stationnement dans les gares, ligne ferroviaire littorale en limite de capacité, taux de retard et d'annulation plus élevés de France). Il souligne l'importance d'investir massivement pour le développement du ferroviaire, du fluvial et des transports en commun plutôt que dans des projets routiers, qui repoussent les problématiques actuelles au futur (cf. théorème de Braess).
 - **M. PASSERIEUX**, sous-préfet d'Istres, indique que l'État prévoit d'investir 1 milliard d'euros pour le développement des transports en commun sur la Métropole AMP dans le cadre du plan Marseille en Grand et également plusieurs milliards dans l'amélioration des lignes régionales par le retraitement souterrain sous la gare de Marseille Saint-Charles. Les investissements ferroviaires sur les années à venir seront donc très supérieurs aux investissements routiers.
 - **La DREAL PACA** explicite le paradoxe de Braess, phénomène mathématique qui, appliqué au trafic routier énonce que l'ajout d'une nouvelle route dans un réseau routier peut dans certains cas produire des effets inattendus aggravant la congestion, tandis que la suppression d'une route dans un réseau saturé peut au contraire conduire à une réduction de la congestion. La DREAL indique qu'un groupe de travail dédié à la thématique du trafic sera organisé lors de la séquence n°2 de la concertation continue et permettra d'évoquer ce sujet.

Les interventions des participants concernant les enjeux environnementaux recensés sur le secteur :

- **Mme. DELLAROSSA**, chargée de mission au Syndicat Mixte de Gestion de la Nappe Phréatique de la nappe de la Crau (Symcrau) rappelle que le projet s'inscrit dans une zone de sauvegarde d'eau potable qui représente un enjeu important à prendre en compte sur le secteur central.
 - **La DREAL PACA** indique avoir connaissance de cet enjeu. Elle précise que la présentation du jour n'est pas un compte-rendu exhaustif des sujets abordés durant la première phase de la concertation Elle indique que les comptes-rendus détaillés des groupes de travail, dont un spécifique à la protection de la ressource en eau, sont disponibles sur le site internet du projet.

- **M. WOLF** rappelle que les variantes n°1 et n°2 présentent des enjeux similaires en matière de biodiversité. Les problématiques environnementales associées seront donc sensiblement identiques. Il indique qu'il existe des problématiques du même ordre plus au nord entre les impacts sur la réserve de la Poitevine-Regarde-Venir et les milieux agricoles. Au vu des enjeux environnementaux présents sur le secteur du projet, il souligne que le projet aura des impacts difficiles à éviter et réduire. Il rappelle également la complexité de définir des mesures de compensations pertinentes sur le secteur compte tenu des forts enjeux environnementaux (compenser des terres naturelles par des terres agricoles et inversement).

LES ENSEIGNEMENTS DE LA SÉQUENCE 1 ET SUITES DONNÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

La DREAL PACA présente :

- Les enseignements de la concertation sur le projet (diapositive 44)
- Les enseignements de la concertation sur les modalités de concertation (diapositive 45)
- Les suites données par le maître d'ouvrage et notamment les adaptations envisagées du dispositif de concertation (diapositives 47-48)

Mme. RICHARD-FERROUDJI, garante de la CNDP, présente les grandes lignes du bilan annuel établi par les garants. Elle mentionne 3 points d'attention des garants pour la prochaine année :

- **L'articulation entre la concertation continue et les études d'opportunité** : l'enjeu est de mettre en œuvre un processus itératif permettant aux études techniques d'être nourries par la concertation et inversement ;
- **L'articulation de la concertation du projet de liaison Fos-Salon avec d'autres concertations sur le territoire** notamment via le comité de suivi intermodal Ouest Étang de Berre mis en place mais également d'autres temps de participation ;
- **Veiller à maintenir une ouverture de la démarche à de nouveaux publics** : maintenir une vigilance à informer largement le public sur le projet et l'inviter à participer à la concertation en multipliant les canaux d'information (numérique, médias...).

Les interventions des participants concernant les enseignements de la séquence n°1 et les suites données par le maître d'ouvrage :

- **M. MEUNIER**, président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement, souligne le manque d'articulation entre la concertation et les études. Il regrette que certaines décisions du projet soient prises sans échange avec le public.

Par ailleurs, il souhaiterait disposer d'informations sur le phasage des travaux des différentes sections. Il indique qu'un phasage inadapté (réalisation des aménagements à Fos-sur-Mer après la réalisation des sections Nord et Centre) pourrait accentuer l'effet « entonnoir » aux conséquences dramatiques pour la ville de Fos-sur-Mer, ce qui serait contraire aux objectifs du projet affichés par le maître d'ouvrage.

SUITES ET CLÔTURE

M. GINOUX, précise que la Métropole AMP travaille concomitamment sur l'ensemble des sujets de mobilité. Il confirme la volonté de l'État et des collectivités de développer le ferroviaire, mais rappelle la difficulté à inciter les entreprises à y recourir. Il rappelle de manière plus générale à la complexité d'intégrer et de concilier l'ensemble des enjeux dans les projets de développement d'un territoire.

Il conclut en indiquant que dans la lutte contre le tout-camion, chacun a sa part de responsabilité et invite à un changement collectif des modes de consommation (moins consommer d'électricité, moins consommer de produits qui viennent de « l'autre bout du monde », ...).

La DREAL PACA remercie les participants et les invite à poursuivre leur participation lors des prochaines séquences de concertation. Elle clôt la réunion en présentant le calendrier :

- **Début sept. 2022** : Planification et organisation de la séquence n°2 de la concertation continue
- **Fin sept. – fin nov. 2022** :
 - > Organisation des séances de travail :
 - État initial actualisé
 - Contexte prospectif territorial
 - Construction de la grille d'analyse multicritère
 - Travail sur les variantes
 - > Comité de suivi intermodal Ouest Etang de Berre
- **Déc. 2022 – Début 2023** : Séquence 3 - Comparaison des variantes
- **2023** :
 - > Choix de la variante préférentielle
 - > Études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique
- **2024** : Enquête Publique

ANNEXE – LISTE DES PRÉSENTS

MAÎTRISE D'OUVRAGE- DREAL PACA

Nom	Prénom	Organisme
PATTE	Lionel	Chef de l'UMO DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur
MARY	Cédric	Adjoint au chef de l'UMO DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur
CEREA	Xavier	Responsable d'opération DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

INTERVENANTS

Nom	Prénom	Organisme
PASSERIEUX	Régis	Sous-Préfet d'Istres
CALLET	Marie-Pierre	5ème vice-présidente – déléguée aux routes
GINOUX	Philippe	Conseiller Métropolitain délégué à la voirie et aux aménagements cyclables
HETSCH	Jean	Maire de Fos-sur-Mer

PRESTATAIRES DREAL PACA

Nom	Prénom	Organisme
BOUVET	Camille	AMO concertation Nicaya Conseil
PERICHON	Blandine	AMO concertation Nicaya Conseil

GARANT

Nom	Prénom	Organisme
RICHARD-FERROUJJI	Audrey	Garante CNDP liaison Fos-Salon

PARTICIPANTS (ayant renseigné la feuille d'émargement)

Nom	Prénom	
ARAGNEAU	Alain	Adjoint au Maire d'Istres
BENEDETTO	René	Président de l'EN
BERNARDINI	Anne-Lise	Métropole Aix-Marseille Provence
BERNEX	Jean-Luc	Métropole Aix-Marseille Provence
BRENOT	Jacques	
CARTON	Daniel	
CARTON	Christine	
CASTILLO	Christian	
CLARET	René	
COLOMBAN	Nathalie	Collectif Cistude
DAL COL	Gilbert	Association MCTB Golfe de Fos Environnement
DAVID	Jean-Baptiste	Chargé de mission CCI Aix-Marseille-Provence
DELAVOUËT	Arlette	
DEL CORSO	Marc	Métropole Aix-Marseille Provence
DELLAROSSA	Pauline	Chargée de mission Symcrau
DUFRESNE	Ali	
FABRE	Marie-Claude	Collectif Cistude
FAYOLLE	Jean	

FIGUIERE	Emmanuelle	Chargée relations institutionnelles mairie de Fos sur Mer
JOURDHEUIL	Maud	Vinci Autoroutes
LALANDE	François	Association ADPLGF
MARQUIS	Christian	Collectif Cistude
MEUNIER	Romuald	Président du MCTB Golfe de Fos Environnement
MILLEVILLE	Christelle	
MONNIER	Isabelle	Adjointe au Chef du Bureau Économie, Emploi et Environnement Sous-préfecture Istres
MUSATO	Marcel	
NICCOLINI	Bernard	
ONNO	Anaïs	Métropole Aix-Marseille Provence
PEREZ	Eliane	ADPLGF
PEREZ	Erick	
REVERCHON	Marc	Président la Méridionale
RICHER DE FORGES	Xavier	Vinci Autoroutes
ROUSSEL	Michel	
SIDENIUS	Jakob	Seayard
SUPPIN	Thibault	
TASSONE	Carmelo	Mairie de Miramas
TISSIER	Anne et JJ	Propriétaire de la Crau humide de la réserve naturelle Poitevine Regarde Venir
WOLFF	Axel	Conservatoire des espaces naturels PACA