

# Compte-rendu de réunion

**Objet :** Groupe de travail « Déplacements, services »

**Date de réunion :** Lundi 4 décembre 2023

**Lieu :** Salle des mariages de la mairie de Miramas

**Rédacteur du CR :** DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Intervenants	Participants	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Participants

## 1. Rappel du contexte

La réunion du groupe de travail sur la thématique « Déplacements et services » s'est tenue le 4 décembre 2023 s'inscrit dans le cadre de la concertation continue sur le projet de liaison Fos-Salon.

Le présent compte-rendu propose une restitution synthétique des échanges de ce groupe de travail ainsi que des précisions apportées par la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur en réponse aux questions posées lors de la réunion.

Le support de présentation de la réunion, de même que les synthèses et présentations des réunions antérieures sont accessibles sur le site internet du projet : <https://www.liaison-fos-salon.com/documents-et-etudes>

## 2. Introduction du groupe de travail

M. Frédéric VIGOUROUX, Maire de Miramas, introduit le groupe de travail en remerciant les participants de leur présence et invite la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur à entrer rapidement dans le cœur de ce sujet d'importance.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, garante de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) rappelle le rôle des garants de la CNDP et encourage l'ensemble des participants à s'exprimer pendant la réunion et à solliciter sans hésitation la CNDP.

M. Mathieu GICQUEL, chef de l'unité maîtrise d'ouvrage au service transport, infrastructures, mobilités de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, remercie Monsieur le Maire pour son accueil et la mobilisation des nombreux participants. Il précise l'objet de la réunion centrée sur les enjeux de mobilité et de trafic. L'ensemble des autres thématiques seront abordées dans d'autres groupes de travail thématiques.

M. Romuald MEUNIER, représentant de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement exprime son souhait d'obtenir des réponses écrites pour les questions qui dépasseraient le cadre propre à la thématique traitée.

M. Jordan FLEURUS, du cabinet Nicaya AMO concertation pour la DREAL, rappelle aux participants qu'ils peuvent contribuer sur le projet ou poser leur question au maître d'ouvrage sur le site internet du projet<sup>1</sup>.

M. MEUNIER demande que les supports de présentations soient rapidement mis en ligne afin qu'ils puissent être étudiés et diffusés.

- La DREAL prend en considération cette remarque et tâchera de mettre en ligne rapidement les documents présentés lors des groupes de travail.

### 3. Déroulé du groupe de travail

---

Le groupe de travail s'est déroulé en 5 temps :

- Accueil et introduction de la séance ;
- Rappel du processus d'élaboration du projet ;
- Rappel des enjeux de conception routière en lien avec la mobilité et des niveaux de trafic en option de référence ;
- Présentation des résultats de trafic par option de projet et prise en compte des tests de sensibilité ;
- Suite et clôture de la séance.

---

<sup>1</sup> <https://www.liaison-fos-salon.com/contribuer>

## 4. Rappel du processus d'élaboration du projet

La DREAL décrit l'état d'avancement du projet, soulignant la poursuite de la concertation et l'engagement vers la prochaine séquence, axée sur la comparaison des variantes et le choix d'une variante préférentielle qui débutera début 2024.

La DREAL expose les principales étapes à venir, détaille la structure des instances de gouvernance et explicite l'objectif du comité de suivi intermodal. Ce dernier vise à évaluer et à promouvoir le report modal et les projets multimodaux du territoire parmi lesquels le projet de liaison Fos-Salon.

La DREAL partage les deux objectifs spécifiques du groupe de travail de ce jour :

- La présentation des scénarios prospectifs ;
- Le partage et l'enrichissement des modélisations de trafics complémentaires.

Les données de trafics et résultats des modélisations ont été analysés selon leur contribution aux objectifs suivant :

- L'amélioration et la sécurisation de la mobilité du quotidien ainsi que la contribution au développement économique des pôles urbains et économiques de Fos-Sur-Mer, Istres, Miramas, Grans et Salon-de-Provence ;
- La contribution à la compétitivité du Port en améliorant la chaîne logistique et dans l'accompagnement de la dynamique industrielle de la ZIP (réindustrialisation, décarbonation...).

## 5. Rappel des enjeux de conception routière en lien avec la mobilité et des niveaux de trafic en option de référence

La DREAL présente une carte du trafic moyen journalier annuel (TMJA) en option de référence avec mesure supplémentaire (AMS) à horizon 2030 sur le territoire.

Les hypothèses prises en compte pour ses modélisations correspondent :

- A l'instruction gouvernementale relative à l'évaluation des projets d'infrastructures et de services de transport ([consultable ici](#)) ;
- À la stratégie nationale bas carbone qui s'applique dans tous les projets de l'État pour atteindre la neutralité carbone en 2050 ;
- Aux projets de développement économique et du territoire recensés auprès des collectivités et lors de phases de concertation précédentes.

Ces données de référence permettent d'évaluer et de mesurer comparativement les effets du projet par rapport à la situation des trafics à l'horizon 2030 sans le projet.

**Concernant le scénario de référence :**

- M. Christian MARQUIS du collectif Cistude, demande des précisions sur les projets et facteurs pris en compte pour établir la situation de référence.
  - La DREAL précise que cette dernière est multifactorielle, et qu'elle intègre les projections de développement des activités et de la démographie sur l'ensemble des tracés envisagés pour la liaison Fos-Salon.

M. Michel PERRONET, adjoint au maire de Grans délégué aux projets et aux grands travaux, interroge la DREAL sur la prise en compte de la dynamique nouvelle de la Zone Industriale Portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer dans les données mentionnées.

- La DREAL indique que le scénario de base des études de la liaison Fos-Salon prévoit un développement modéré de la ZIP et qu'une modélisation complémentaire (test de sensibilité) a été réalisée pour évaluer les effets d'un développement plus important de la ZIP. Ces éléments sont présentés en dernière partie de la réunion (cf.7 du présent compte-rendu)

## 6. Présentation des résultats de trafic par option de projet

---

La DREAL précise que de nombreuses variantes et sous-variantes ont été étudiées par section, ce qui génère un grand nombre de combinaisons possibles à l'échelle de toute la liaison Fos-Salon. Cinq options de projets (ou combinaisons) ont été envisagées, englobant toutes les variantes définies par la décision ministérielle et permettant de présenter les résultats de trafic pour chacune d'entre elles.

La DREAL présente et explicite 4 de ces scénarios mixtes (SMI1, SMI2, SMI4 et SMI5) avec les variantes de tracés étudiées sur l'ensemble de la liaison Fos-Salon et du Contournement de Fos-sur-Mer et leur influence sur les résultats de trafic en comparaison à la situation de référence à 2030 sans le projet.

Le SMI3 n'est pas présenté au cours de la réunion car les résultats de trafics sont quasi-identiques au SMI5.

Au cours de la présentation successive de ces différents scénarios et des résultats de trafic associés, les participants sont intervenus sur différents points détaillés ci-après.

## La présentation des données de trafics

- M. Gilbert DAL COL, représentant de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement souligne que les moyennes ne semblent pas suffisamment représentatives, car c'est selon lui à partir des pics aux heures de pointe calculés sur les jours ouvrés, et non pas sur une base annuelle que les hypothèses doivent s'établir.
  - La DREAL rappelle que d'un point de vue de méthode, il est nécessaire d'avoir des unités uniformes pour comparer les variantes. Les résultats sont donc présentés en moyenne journalière annuelle. Une analyse fine des répartitions horaires des trafics a cependant été réalisée et le dimensionnement de l'infrastructure est effectué sur la base du trafic en heure de pointe.

## Les données de trafics et le dimensionnement de l'infrastructure routière

- M. MEUNIER demande si, dans le cadre de l'aménagement des voies portuaires et de la RN568 pour le contournement de Fos-sur-Mer, l'augmentation du trafic de poids lourds résulte d'un transfert des poids lourds en provenance d'autres axes.
  - La DREAL explique que les variations dans les pourcentages de poids lourds observés dans le trafic moyen journalier annuel (TMJA) résultent des modifications induites par une plus grande attractivité des itinéraires.
- M. PERRONET fait référence au rapport du CEREMA d'octobre 2022 qui présente des chiffres concernant les échangeurs dénivelés, permettant une meilleure fluidité comme pour Toupiguières. Il serait bénéfique que le CEREMA fournisse également les capacités pour les futurs ouvrages d'art.
  - La DREAL indique que le premier enjeu pour fluidifier le trafic est en effet de déniveler tous les échangeurs (i.e. réaliser des échangeurs de type autoroutier) et de supprimer les carrefours à niveau. Le dimensionnement du projet routier est réalisé en confrontant les trafics en heure de pointe avec les capacités théoriques des différents types de routes/échangeurs envisagés.
- M. MEUNIER remarque que le trafic moyen journalier annuel est déjà proche, sur certaines variantes, de la limite capacitaire de l'infrastructure et suggère d'être vigilant pour ne pas sous-estimer les besoins lors des pics de trafics. Il souhaite par ailleurs connaître les critères discriminants pour faire un choix entre une 2x1 voie et une 2x2 voies :
  - La DREAL indique que les résultats présentés tiennent compte des évolutions prévisibles des trafics.
  - La DREAL précise que le principe directeur d'aménagement de la route, qu'elle soit à 2x2 voies ou à 2x1 voies, est la sécurisation du trafic. Les deux types de routes intègrent à

ce titre un séparateur de chaussées et une bande d'arrêt d'urgence

- La DREAL rappelle que la dénivellation des carrefours apparaît prioritaire pour améliorer la circulation.
- Par conséquent, la DREAL confirme que du point de vue de la circulation, le choix entre une 2x1 voie et une 2x2 voies repose sur la confrontation des niveaux de trafic en heure de pointe avec la capacité théorique de la section courante (inférieure dans le cas d'une 2x1 voie)
- M. Daniel BENISTY demande que soient également étudiés les effets du projet sur le réseau routier local desservi par la liaison Fos-Salon. En effet, la fluidification de la liaison Fos-Salon et la dénivellation des carrefours existants pourraient conduire à reporter une part des difficultés de circulation au niveau du réseau local. C'est donc l'ensemble du réseau routier (y compris local) qu'il faut considérer.
- M. MARQUIS aborde la question de la réduction de la vitesse pour réduire la congestion et évoque la possibilité d'installer des radars signalétiques pour encourager une conduite plus sûre et plus efficiente.
- M. MEUNIER renforce l'idée que les accidents sont souvent dus au manque de fluidité du trafic, accroître la sécurité est donc prioritaire.

## **Les variantes étudiées et les aménagements urbains et de mobilité sur les axes qui pourraient faire l'objet d'une requalification**

- M. MEUNIER explique à propos du scénario d'aménagement des voies portuaires que celui-ci impliquerait la prolongation de l'A55 le long de la mer pour rejoindre la liaison routière, entraînant la séparation de Fos-sur-Mer de sa façade maritime, mais entravant aussi la ZIP. Un scénario qui lui semble à éviter totalement.
  - La DREAL explique que l'aménagement des voies portuaires est basé sur les niveaux de trafic et rappelle les contraintes des Plans de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) et des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) déjà abordés lors de la réunion dédiée à cette thématique le 21 mars 2023<sup>2</sup>.

---

- <sup>2</sup> [Synthèse du groupe de travail](#);
- [Support de présentation de la séance](#).

- M. MEUNIER évoque, dans le cas d'un aménagement du barreau des étangs, la possibilité de requalifier la RN568 en boulevard urbain afin de créer une ligne de bus et des aménagements cyclables.
  - La DREAL indique qu'il serait possible de requalifier la RN568 dans le centre de Fos-sur-Mer, mais pas en bord de mer en raison des niveaux de trafics qui restent importants selon toutes les variantes. Elle précise que les modalités de requalification n'ont pas été étudiées à ce stade ;
  - M. VIGOUROUX souligne que les préoccupations et les enjeux relatifs au développement des infrastructures cyclables et des services de transports collectifs sont étudiés par la Métropole.
- M. DAL COL propose de réaliser « la déviation du rond-point de Saint-Gervais » pour soulager la population de Fos-sur-Mer. Il évoque en complément un scénario avec le Barreau des étangs qui se connecterait avec le contournement Martigues / Port-de-Bouc permettant d'améliorer la qualité de vie des fosséens et de réduire les nuisances acoustiques et la pollution.
  - La DREAL assure que ces éléments seront étudiés et que le groupe de travail sur la thématique Air et Santé permettra d'approfondir les sujets qui relèvent de la qualité de vie.
- M. MEUNIER rappelle l'objectif de la ville de Fos visant à requalifier la RN568 et à réaliser la variante du Barreau des Étang en continuité avec le contournement de Martigues / Port-de-Bouc.
  - En ce sens, la DREAL envisage une requalification potentielle de la RN568 par une réduction de la vitesse à 50 km/h, ce qui en réduirait largement son attractivité et permettrait de rendre encore plus attractive la solution dite du Barreau des Étangs.
- M. MEUNIER souligne que les transporteurs routiers préfèrent systématiquement éviter les giratoires, donc la configuration avec le Barreau des Étangs et la variante n°1 ou la variante n°2 semble la plus pertinente. Elle dégagerait la RN568 en bord de mer, qui deviendrait dans l'idéal un boulevard interurbain (BIU) avec la possibilité de réaliser une piste cyclable en plus.

## **La stratégie de développement du report modal**

- M. Bruno GUIRAUD de l'Association RAMDAM et les vélos des étangs exprime la notion de décroissance, il souligne la volonté politique et collective de diminuer l'usage de la voiture et d'engager un report vers le transport fluvial et le ferroviaire. Il évoque le principe du « pollueur-payeur », et demande s'il ne serait pas envisageable de faire payer davantage les camions.
  - La DREAL indique que malgré les aménagements en faveur du report modal (notamment pour le fret le trafic de poids-

lourds continue d'augmenter, porté par la dynamique du Port et de l'activité logistique. La DREAL rappelle qu'un projet de taxe poids-lourds a été écarté il y a une dizaine d'années. Aujourd'hui, il n'est pas possible de ne faire payer que les poids-lourds.

- M. VIGOUROUX, remarque qu'une configuration en 2x1 voie ne serait pas adaptée aux transports collectifs futurs, pour les lignes de transport en commun et le covoiturage. Il met en avant l'importance d'engager des réflexions sur la mise en place de ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) pour la rapidité et la fluidité du trafic.
  - La DREAL mentionne que dans l'analyse réalisée, une configuration en 2x2 voies pourrait permettre hypothétiquement des voies réservées, mais cela dépendra du plan de mobilité métropolitain. Ces éléments seront intégrés dans l'analyse multicritères.
  - *Post-réunion, la DREAL confirme qu'une solution à 2x1 voie est également compatible avec la réalisation d'une voie réservée pour les transports collectifs utilisant la bande d'arrêt d'urgence (comme sur l'A7 en entrée de Marseille)*
- M. DAL COL souligne le besoin accru de transport en commun de type BHNS, plutôt que le covoiturage pour contribuer à désengorger la saturation routière.
- Mme Marie-Claude FABRE du collectif Cistude questionne la prise en compte du fret et des déplacements voyageurs en 2050.
  - La DREAL répond que ce sont des enjeux pris en considération, notamment par l'hypothèse impliquant la vision du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) pour l'aménagement de la zone industrialo-portuaire (ZIP).
- M. GUIRAUD souligne l'absence de données sur l'aménagement du ferroviaire et du fluvial d'une part et sur les voies cyclables d'autre part.

## **La prise en compte des impacts environnementaux et du changement climatique**

- Mme Éléonore GIRE demande si le projet prend en considération les projections du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) relatives à l'augmentation du niveau de la mer et la potentielle submersion de Fos-sur-Mer.
  - M. PERRONET indique que la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM 13) recommande déjà des normes pour que l'ensemble des projets soient conçus pour éviter la submersion potentielle à l'horizon 2050. Il ajoute que dans la partie Sud de Fos-sur-Mer, la RN568, pourrait être submergée, mais qu'en revanche la solution dite du barreau des étangs serait au-dessus.



- M. MEUNIER confirme également que l'élévation du niveau de la mer est déjà anticipée par la mairie de Fos-sur-Mer dans ses projets d'aménagements avec une élévation d'une cote plancher de 2,40 mètres.
- La DREAL souligne cet aspect prioritaire à développer dans les études préalables et qu'il sera important d'y revenir.
- M. MARQUIS affirme que si le niveau de la mer augmente d'un mètre d'ici 2050, la route ne sera peut-être pas le meilleur mode de transport. Les projets pourraient devenir obsolètes par rapport aux perspectives du GIEC, ce qui soulève des interrogations sur nos pratiques et la prise en compte d'enjeux majeurs comme le changement climatique.
- M. VIGOUROUX, revient à son tour sur le rapport du GIEC et souligne que si aucune action n'est entreprise, les projections pourraient être alarmantes. Cependant, ces prévisions restent hypothétiques. Il insiste sur la nécessité d'imaginer des solutions, même si rien n'est certain.
- M. BENISTY exprime des inquiétudes concernant la submersion de la partie Sud de Fos-sur-Mer. Pourquoi privilégier la sauvegarde d'une route alors que des habitations risquent d'être inondées, ce qui aura un impact désastreux sur la vie des habitants.

## 7. Hypothèses et tests de sensibilité concernant le développement de la ZIP

---

Lors du précédent groupe de travail sur la thématique « Déplacements, services et climat » les participants avaient relevé qu'un grand nombre de projets industriels pourraient s'implanter dans la ZIP de Fos-sur-Mer et que le nombre de nouveaux emplois créés par ces industries pourrait considérablement changer les prévisions de trafics étudiées par la DREAL.

Pour donner suite à ces demandes, la DREAL a réalisé des tests de sensibilités en prenant en considération l'augmentation de 10 000 emplois la ZIP de Fos-sur-Mer à horizon 2040 par rapport à 2021 dans les modélisations.

Après la présentation des données de trafic avec cette nouvelle hypothèse, une dernière séquence d'échange s'est engagée sur différents points.

### **Les hypothèses prises en compte pour réaliser les tests de sensibilités :**

- M. VIGOUROUX confirme les hypothèses d'emplois prises en compte par la DREAL pour réaliser ces tests de sensibilité en indiquant qu'il pourrait y avoir 20 000 emplois au total, respectivement 9 000 emplois existants et 11 000 supplémentaires.
- M. Xavier BALLARO, Grand Port Maritime de Marseille, confirme les projections d'emplois liés aux projets comme H2V, Carbon, etc. Il met en avant la vocation de certains terrains pour l'industrie de décarbonation (Port-Saint-Louis-du-Rhône, Istres, ...). Il souligne l'importance de la RN568 qui dessert de nombreux emplois, notamment chez ArcelorMittal, les groupes pétroliers et les raffineries de Fos-sur-Mer. Bien que cette route puisse disparaître un jour, elle demeure essentielle pour desservir les stations-services des Bouches-du-Rhône, dans l'attente du renouvellement du parc automobile.
- M. MARQUIS indique avoir calculé d'après les données de l'INSEE une création de 16 500 emplois directs et indirects. Il souligne le décalage temporel délétère entre la mise en place des projets industriels et les infrastructures nécessaires, notamment en termes d'écoles et de services de santé.
  - M. BALLARO précise que les chiffres donnés concernent les emplois directs, notamment lors de la phase de travaux. Les sous-traitants ne seront pas tous situés à l'intérieur de la ZIP et leur intervention sur le terrain sera seulement ponctuelle, par exemple lors des maintenances et des mises en arrêt.

## **L'augmentation du trafic de camions**

- Une habitante s'inquiète du prévisionnel concernant le trafic de camions prévu à 4 000 par jour en 2030, alors qu'il n'est qu'aux alentours de 2 900 à ce jour. Elle interroge aussi la DREAL sur l'intégration du ferroutage et de son efficacité dans les simulations.
  - La DREAL confirme cette augmentation anticipée du trafic en lien avec l'augmentation de l'activité du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) et le report de l'activité de ferroutage du Canet vers Clésud. Le ferroutage est bien pris en compte en intégrant les perspectives de développement de Clésud, de la gare de triage de Miramas, de la ZIP de Fos-Sur-Mer, ainsi que les projets ferroviaires et de transports combinés du GPMM.
- M. VIGOUROUX indique qu'il sera toujours nécessaire de faire rouler des camions pour le « dernier kilomètre ». Il insiste sur les investissements de la Métropole dans les infrastructures ferroviaires pour le transport de passagers et de marchandises. C'est un sujet crucial au regard du volume considérable de déplacements et d'activités sur le territoire.

## **Les implications pour le territoire relatives à l'implantation de nouvelles industries**

- M. DAL COL soulève les implications des futures créations d'emplois concernant le logement et les déplacements de ces nouveaux employés qui pourraient engendrer une charge supplémentaire sur les routes.
- En complément, M. DAL COL indique que les industriels auraient intérêt à créer des logements et des navettes pour les relier aux sites d'activités. Une approche qui, selon lui, présenterait de nombreux avantages : moins de déplacements, un temps de parcours réduit, plus de ponctualité, etc.
- M. VIGOUROUX, confirme que dans les projections de trafic à venir, l'évolution de l'urbanisme est un sujet en soi, tout comme les Plans Locaux d'Habitat (PLH) qui revêtent une grande importance.
- M. VIGOUROUX souligne que les futures activités auront besoin de salariés hautement qualifiés, ce qui induit des rémunérations plus élevées et donc une catégorie socioprofessionnelle plus haute. Il n'est de plus, impossible d'imposer aux gens de vivre dans un endroit spécifique. Les personnes choisiront leur logement en fonction des écoles, des crèches, des services publics disponibles.
- M. VIGOUROUX réaffirme la volonté politique partagée avec les élus du territoire pour accélérer le processus. Il met en avant l'importance d'analyser les coûts liés à l'importation de photovoltaïque depuis la Chine, soulignant en ce sens les enjeux d'une décarbonation locale.

## 8. Suites et clôture de la séance

---

M. VIGOUROUX rappelle que dans le contrat de plan État-Région (CPER) les financements des infrastructures ferroviaires sont présents et insiste sur la nécessité de réaliser la Liaison Fos-Salon pour le territoire.

M. MARQUIS suggère d'intégrer les aspects ferroviaires et routiers lors des réunions publiques.

- La DREAL considère la remarque et rappelle que l'ensemble des projets de transports à l'échelle de l'ouest étang de Berre, tous modes confondus, ont été présentés sous la forme de cartes de synthèse à l'occasion du précédent groupe de travail. Ce travail sera réactualisé dans le cadre du comité de suivi des mobilités mis en place par le préfet et présenté dans la suite de la concertation
- La DREAL conclut la réunion, remercie les participants et partage les suites du processus d'élaboration du projet et de concertation avec l'envoi du diaporama et d'une synthèse de la réunion.

Les prochains groupes de travail thématiques se tiendront :

- **Jeudi 21 décembre 2023** sur les milieux naturels de la section Sud. Il se tiendra à la salle polyvalente de la maison de Mer de Fos-sur-Mer.
- Début janvier 2024 (la date et le lieu seront connus prochainement) sur la **qualité de l'air et l'acoustique**

La Commission Nationale du Débat Public rappelle la réunion d'ouverture de la concertation sur le Projet Gravithy qui se tiendra le 11 janvier 2024 à Miramas.

## 9. ANNEXE – LISTE DES PRÉSENTS

### 9.1. Maître d'ouvrage

Nom	Prénom	Organisme
CEREA	Xavier	Responsable d'opérations d'infrastructures routières
GICQUEL	Mathieu	Chef du service transport infrastructure et mobilité

### 9.2. Prestataire de la DREAL

Nom	Prénom	Organisme
MEYER	Éric	Bureau d'étude Egis – MOE
PANEK	Edgar	Bureau d'étude Egis – MOE
PITOISET	Anaëlle	CEREMA
TROUILLOUD	Olivier	CEREMA
FLEURUS	Jordan	Nicaya conseil AMO concertation DREAL PACA
LAURENT	Sacha	Nicaya conseil AMO concertation DREAL PACA
RICHE	Camille	Nicaya conseil AMO concertation DREAL PACA

### 9.3. Garant de la concertation

Nom	Prénom	Organisme
RICHARD-FERROUDJI	Audrey	Commission Nationale du Débat Public – Garant de la concertation sur le projet de Liaison Fos Salon

### 9.4. Participants\*

Nom	Prénom	Organisme
ARAGNEAU	Alain	Mairie d'Istres
AILLOUD	Arthur	Mairie de Miramas
BALLARO	Xavier	Grand Port Maritime de Marseille
BARBEY	Christine	Habitante
BELLANGER	Pascale	Radio Fosse FM
BENISTY	Daniel	Citoyen
BERNARD	Guy	Habitant
BOULEAUX	Florian	Habitant - Symcrau
BRISSON	Laurent	Habitant
CAMBOLEY	Corinne	Habitante
CATRIN	Guillaume	Institution publique
CLARET	René	Habitant, Collectif Cistude – MNLE 13
CISMONDO	Daniel	Mairie de Fos-sur-Mer
DAL COL	Gilbert	MCTB Golfe de Fos Environnement
FABRE	Marie-Claude	Habitante, Collectif Cistude
FOURNIER	Patrice	Métropole Aix Marseille Provence
FRACHAT	Stéphane	Vinci Autoroutes
GIRE	Éléonore	Habitante
GIRE	Jean-Pierre	ASA
GOSELIN	Sandrine	Habitante
GUILLEMONT	Gérald	Adjoint au maire de Miramas, délégué aux finances, au budget, à la recherche de subventions, aux réseaux et aux énergies
GUIRAUD	Bruno	Association RAMDAM et les vélos des étangs
HIGLI	Daniel	Adjoint au Maire de Miramas délégué aux déplacements
LEHMANN	Josée-Marie	Habitante
MARQUIS	Christian	Collectif Cistude
MEUNIER	Romuald	MCTB Golfe de Fos Environnement
MILLEVILLE	Christelle	Collectif Cistude
MUTEL	Vincent	Institution publique

PEREZ	Laurence	Mairie de Salon de Provence - Urbanisme
PERRONET	Michel	Adjoint au maire de Grans délégué aux projets et aux grands travaux
SAURIN	Raphaël	ASA Grans
TISSIER	Jean-Jack	Habitant
TISSIER	Anne	Habitante
VIGOUROUX	Frédéric	Maire de Miramas

*\*Ayant renseigné la feuille d'émargement*