

PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE FOS ↔ SALON

Concertation continue

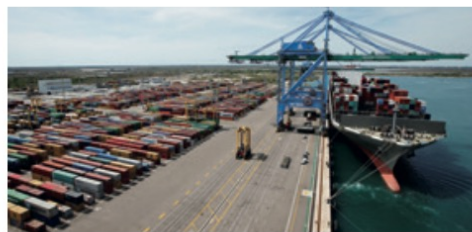
Groupe de travail thématique

« Déplacements et services » - 6 avril 2022


PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR
*Liberté
Égalité
Fraternité*

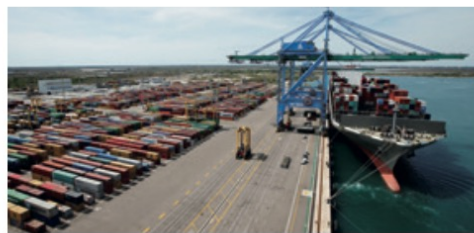
Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement





Accueil mairie de Miramas





Introduction et accueil des participants

Cédric MARY, DREAL

Adjoint au chef de l'unité maîtrise d'ouvrage



DREAL PACA – STIM

- Cédric MARY, adjoint au chef de l'unité maîtrise d'ouvrage
- Xavier CEREAS, responsable d'opération

EGIS - Bureau d'études techniques

- Arnaud GIRON
- Marie-Christine MONTANO
- Marc NAKHLE

Nicaya conseil – Animation /Facilitation

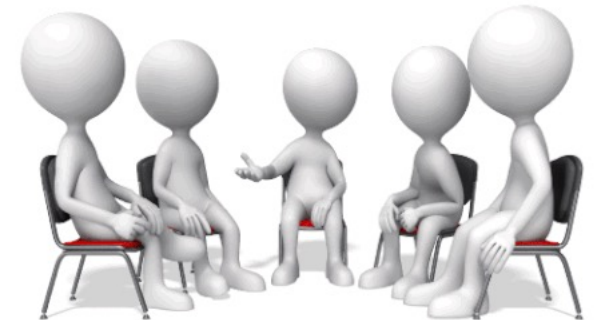
- Blandine PÉRICHON
- Jordan FLEURUS
- Anaëlle BARRES

Métropole Aix-Marseille-Provence

- Patrice FOURNIER, chef de projet à la DGA mobilité

CEREMA

- Anaëlle PITOISET, chargé d'études modélisation



Garants de la concertation continue

2 garants qui veillent :

- à la **qualité, à la sincérité et à l'intelligibilité des informations diffusées au public**
- au **bon déroulement de la concertation**

Leur rôle : prescrire, conseiller, servir de recours, rendre compte en s'appuyant sur :

- Les recommandations faites dans le compte rendu du débat public,
- Les engagements pris par le maître d'ouvrage
- L'avis de la CNDP sur la qualité des réponses du maître d'ouvrage

Attentes & besoins pour cet atelier

Exprimés à l'inscription

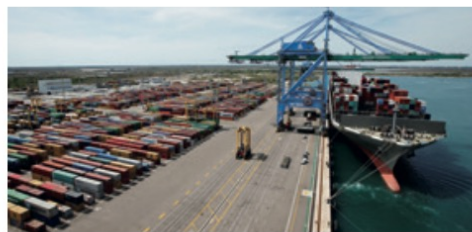
- Déplacements vélo
- Voies vertes cyclables en ville et entre les villes
- Trajets tracteurs entre Istres et Fos-sur-Mer
- ...

**Autres attentes pour ce
groupe de travail
thématiques ?**



Ordre du jour

Durée	Séquence du groupe de travail
10 min	<ul style="list-style-type: none"> • Accueil des participants • Introduction du groupe de travail • Recueil des attentes et besoins
10 min	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet : décision ministérielle de 2021 et calendrier • Processus de concertation et objectif des groupes de travail géographiques
30 min	<ul style="list-style-type: none"> • Constats et évolution de la mobilité sur le territoire • Méthodologie des études de trafic
60 min	<ul style="list-style-type: none"> • Partage et enrichissement de la situation territoriale et des enjeux à prendre en compte au regard du projet issu de la DM
10 min	<ul style="list-style-type: none"> • Suites et clôture de la séance



1

Rappels de la Décision Ministériel et du processus de concertation

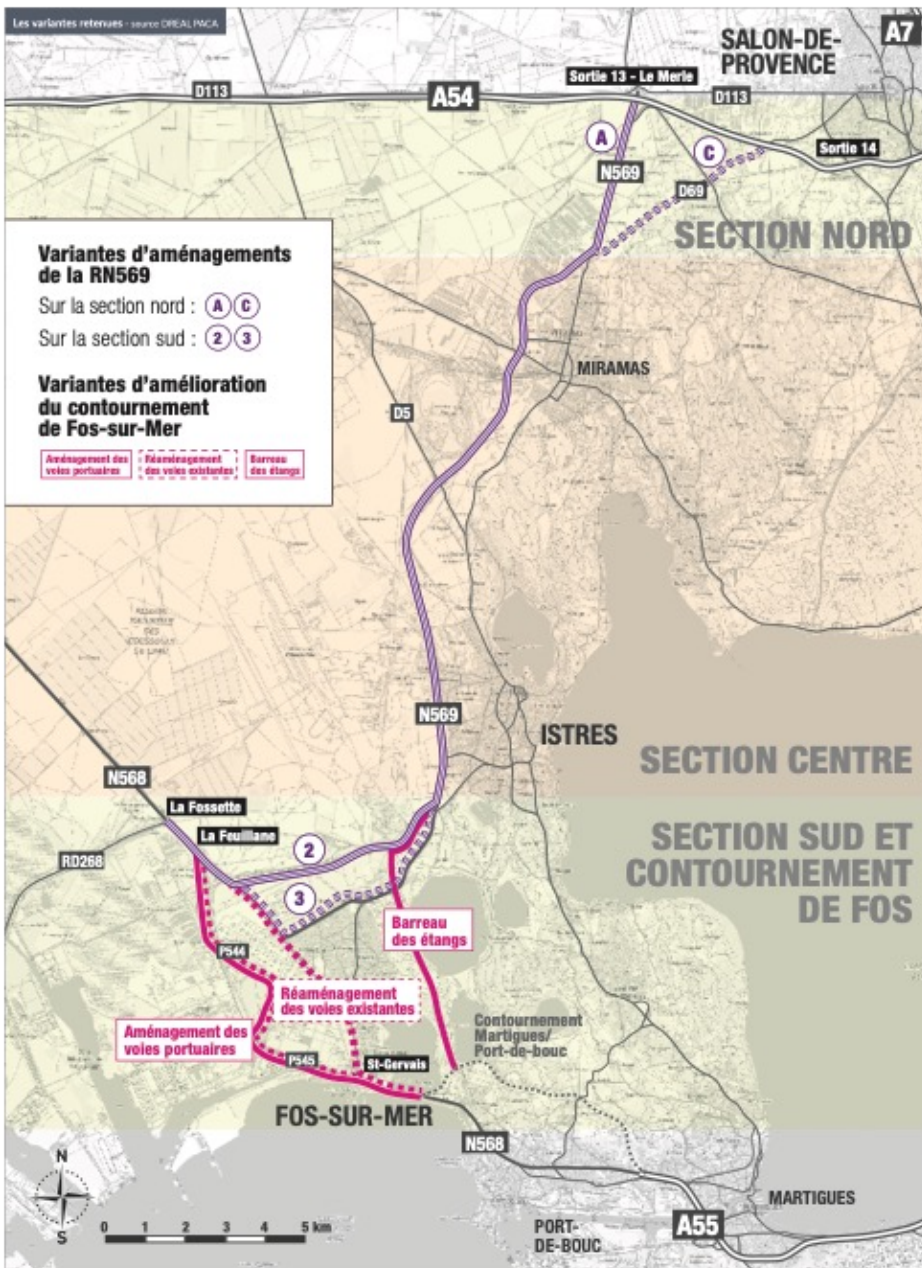


Rappel de la décision ministérielle du 29 juin 2021

Principes de réaménagement et statut de la route

- **Réaménagement de la RN 569 entre Fos et l'A54 et amélioration des conditions de contournement de Fos-sur-Mer**
- Le statut de **route express sur la totalité de l'itinéraire. La section Nord** pourrait bénéficier du statut d'autoroute par adossement à la concession ASF
- Le recours à des **vitesse maximale autorisées réduites** : 90 km/h voire 70 km/h au droit des zones urbanisées
- Le principe d'un réaménagement de la RN569 selon :
 - **un profil en travers à 2x2 voies en section courante**
 - **un aménagement en place des routes existantes en majorité et des échangeurs dénivelés conciliant :**
 - les besoins de trafic,
 - la préservation de l'environnement
 - la maîtrise des délais de réalisation

Le tracé retenu par la décision ministérielle 2021



Calendrier du projet

1^{er} sept 2020 - 31 janv. 2021

Débat public

29 juin 2021

Décision ministérielle

Courant 2022

- Poursuite des études
- Concertation continue

Fin 2022

- Choix de la variante préférentielle
- Décision de financement du projet

2023

Études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique du projet

2024

- Enquête publique
- Arrêté de Déclaration d'Utilité Publique

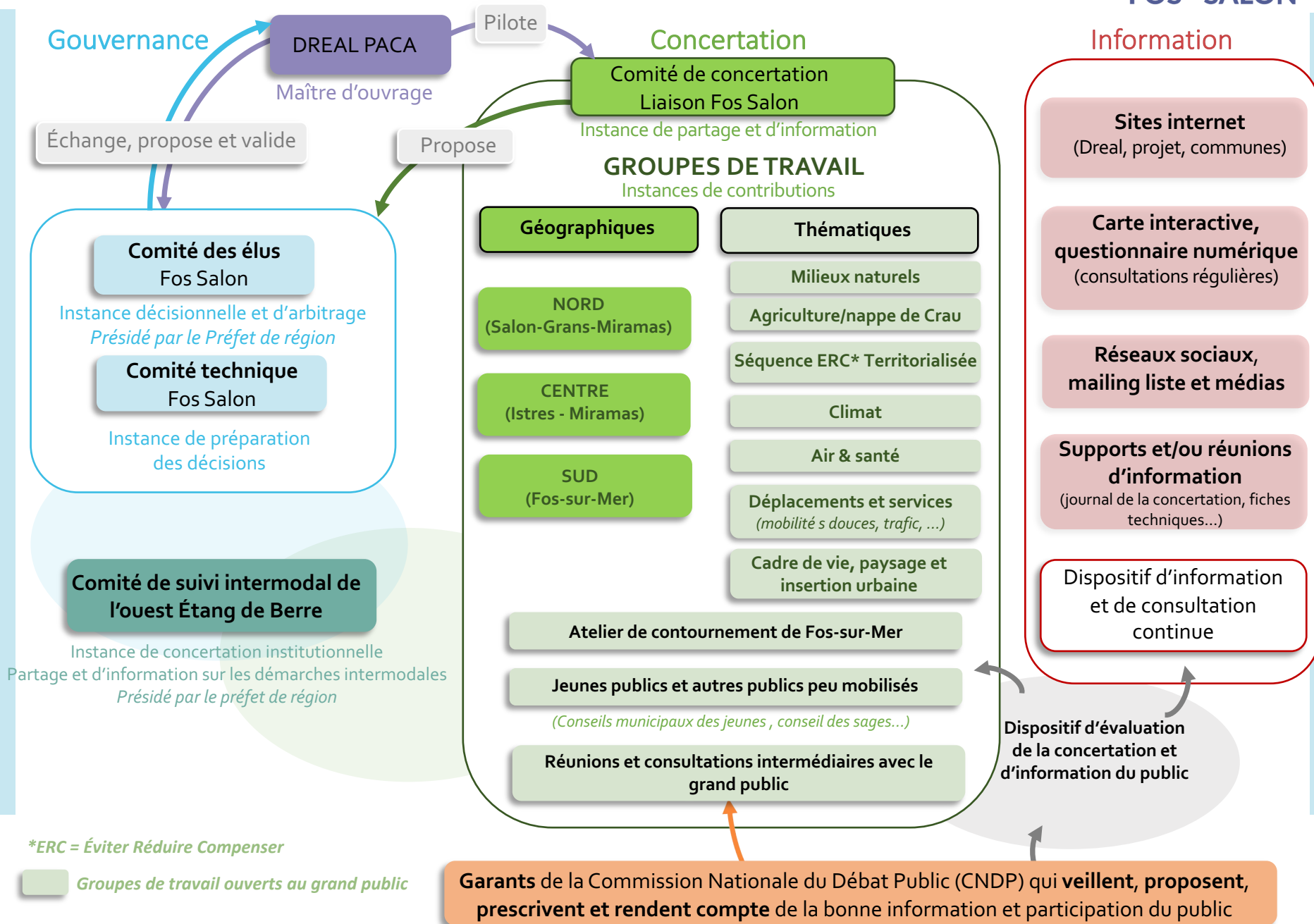


**Des questions ou
clarifications ?**

Objectifs de la concertation continue

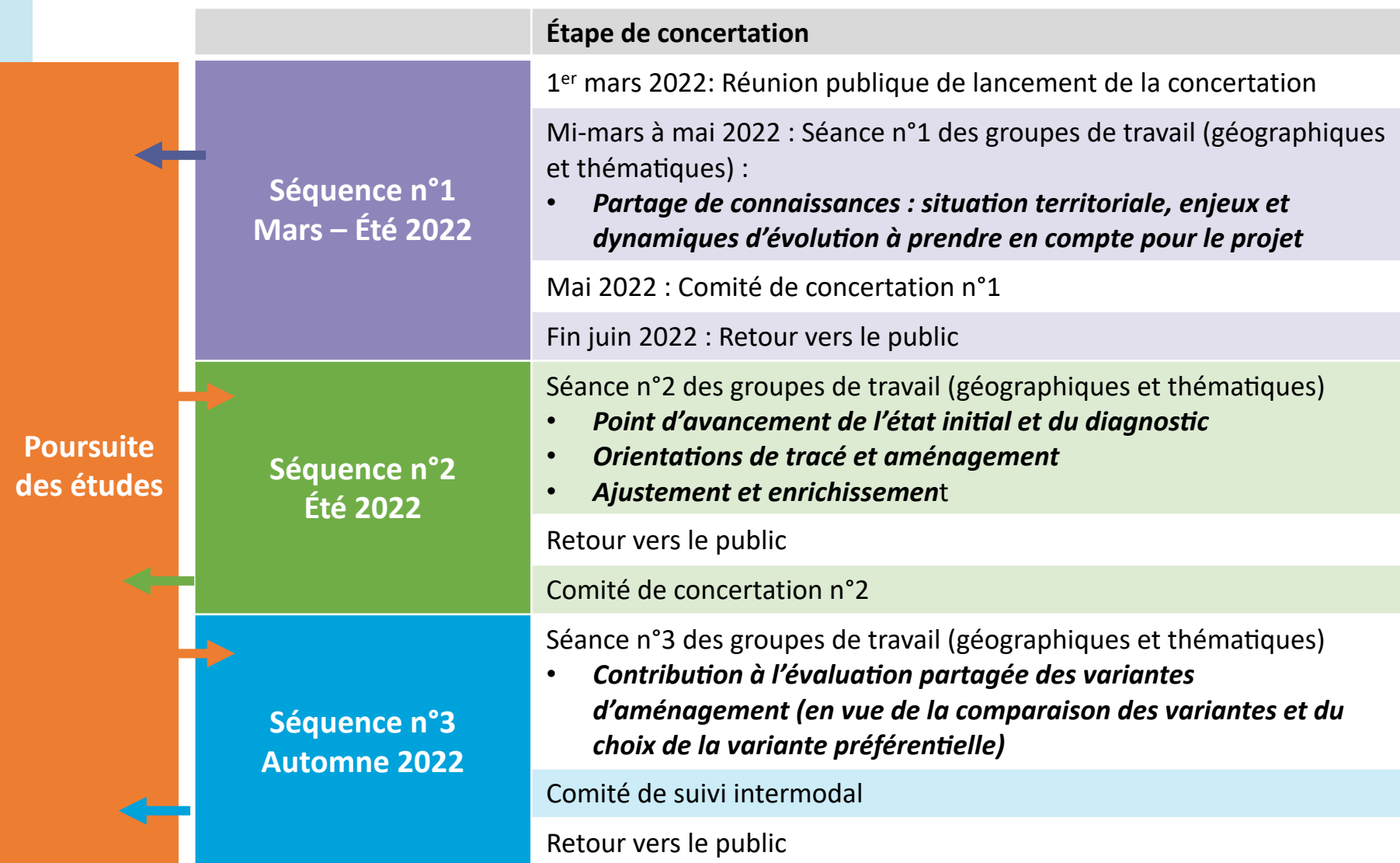
- Recueillir les contributions des participants pour élaborer un projet approprié
- Partager les connaissances des acteurs de terrain et les études techniques
- Informer les parties prenantes de l'avancement du projet et du processus

Le dispositif de concertation continue



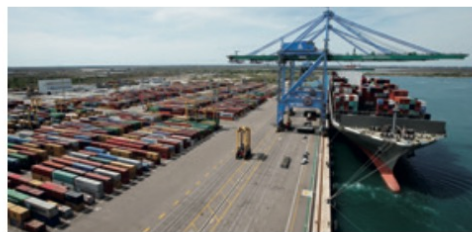
- Maintenir le lien avec les différents parties prenantes pour co-construire le projet de liaison Fos-Salon
- Travailler sur la prise en compte des enjeux territoriaux dans l'élaboration du projet de liaison Fos-Salon
- Définir les mesures inhérentes au projet de liaison Fos-Salon
- Adapter l'infrastructure aux besoins et aux évolutions du territoire
- Anticiper les besoins pour la conduite des études et les phases à venir du projet
- Disposer d'une vision appropriée du territoire pour concevoir le projet de liaison Fos-Salon

Calendrier de la concertation





Questions ou clarifications ?



2

Constats et évolution de la mobilité sur le territoire



Plan de mobilité

DE LA MÉTROPOLE
AIX-MARSEILLE-PROVENCE – 2020/2030

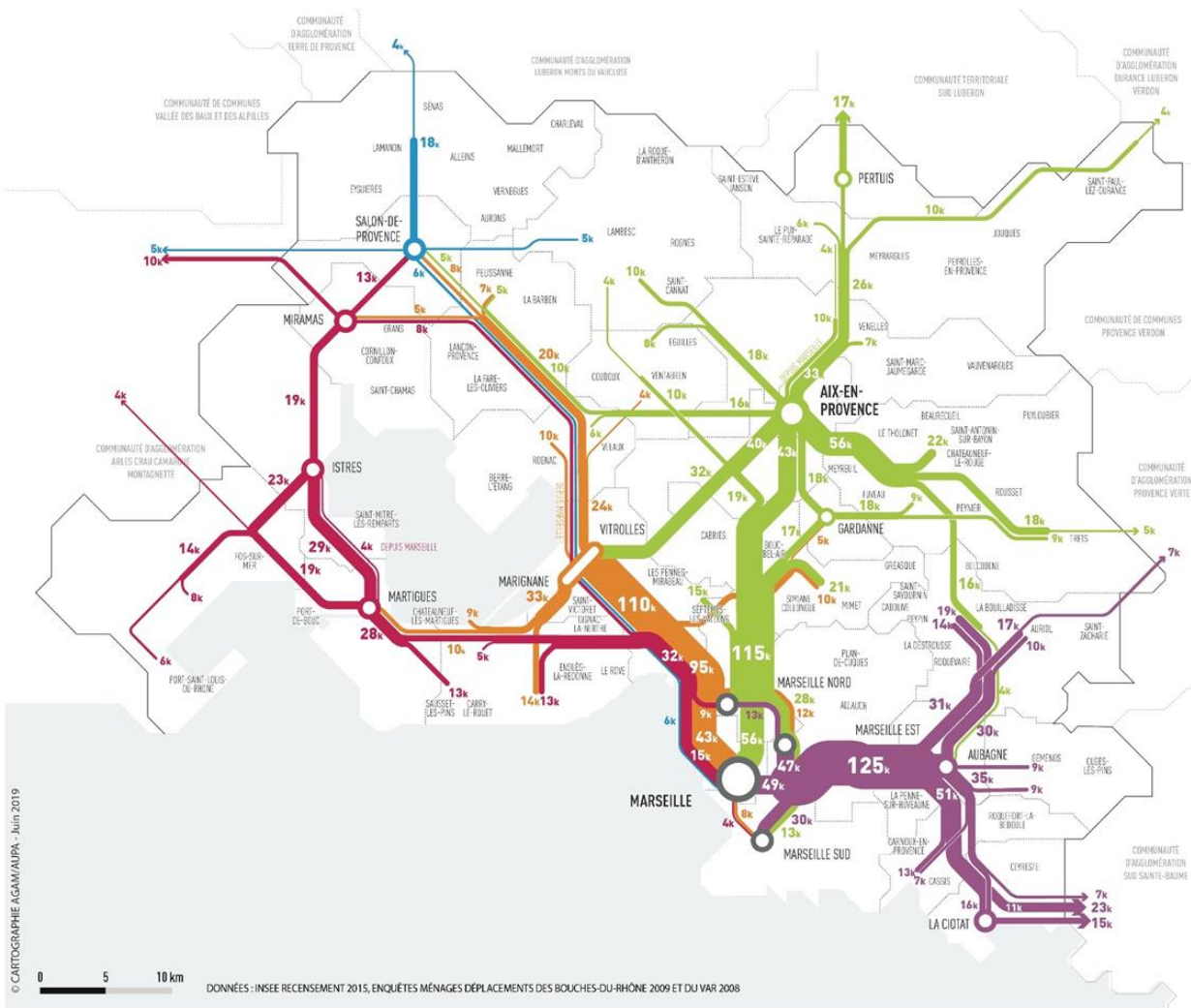
Présentation du Plan de Mobilité

Liaison FOS / SALON

06 avril 2022

- 1) Etat des lieux, zoom sur le bassin Ouest Etang de Berre**
- 2) Enjeux et objectifs du Plan de Mobilité**
- 3) Les actions dans le bassin Ouest Etang de Berre**

1) ÉTAT DES LIEUX, ZOOM SUR LE BASSIN OUEST ETANG DE BERRE



ÉCHANGES AVEC LE BASSIN

- AIX-EN-PROVENCE - PERTUIS - GARDANNE
- AUBAGNE - LA CIOTAT
- MARIGNANE - VITROLLES
- ISTRES - MARTIGUES - MIRAMAS
- SALON-DE-PROVENCE

Les échanges avec le bassin de Marseille sont inclus dans les autres bassins.



SOURCES ET MÉTHODE

Flux quotidiens des résidents de la Métropole, et des territoires riverains (toutes les Bouches-du-Rhône, pourtour nord-est de la Métropole et communes de l'Enquêtes Ménages Déplacements du Var).

Ces flux sont issus de quatre Enquêtes Ménages Déplacements de 2008 et 2009, redressées à 2017 selon l'évolution de la population INSEE.

Seuls les flux d'échelle métropolitaine sont représentés : plus de 10 km si en accès au bassins de mobilité d'Aix-en-Provence et de Marseille, plus de 7 km sinon.

Les flux de moins de 4 000 déplacements par jour ne sont pas représentés.

Les flux sont représentés selon leur bassin d'origine ou de destination, hors bassin de Marseille. Les échanges entre bassins sont affectés dans l'ordre suivant : Aix-en-Provence, Aubagne, Vitrolles-Martigues, Martigues-Istres et enfin Salon-de-Provence.

© CARTOGRAPHIE AGAM/AUPA - Juin 2019

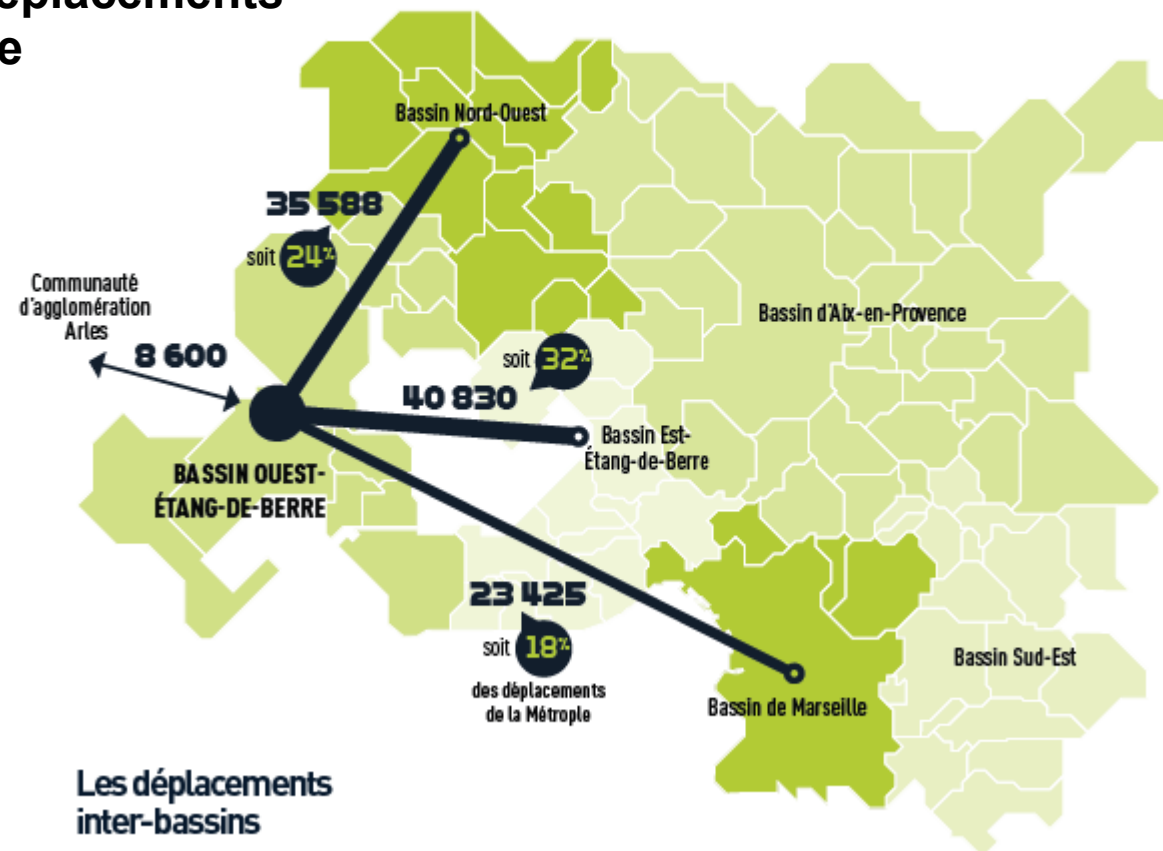


DONNÉES : INSEE RECENSEMENT 2015, ENQUÊTES MÉNAGES DÉPLACEMENTS DES BOUCHES-DU-RHÔNE 2009 ET DU VAR 2008

LES ÉCHANGES EN 2019

LES PRINCIPAUX FLUX DE DÉPLACEMENTS

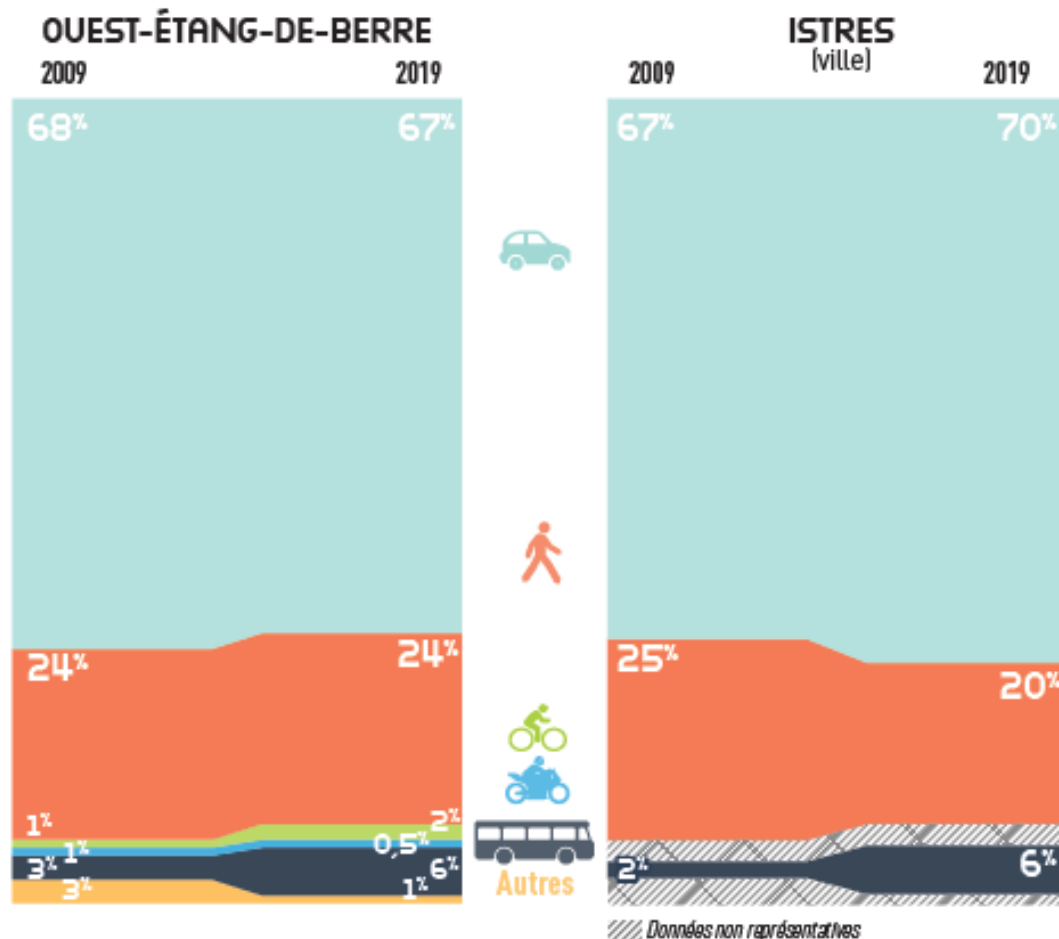
Une répartition des déplacements inter bassin équilibrée



Les déplacements inter-bassins

soit 32% doit se lire : « soit 32% des échanges totaux s'effectuent avec le bassin Est-Étang-de-Berre ».

- Légère diminution de la voiture, sauf à Istres
- L'augmentation significative de la part des TC accompagnée par une progression du nombre des abonnés de 13% à 17%
- Stagnation de la marche sauf à Istres où elle diminue



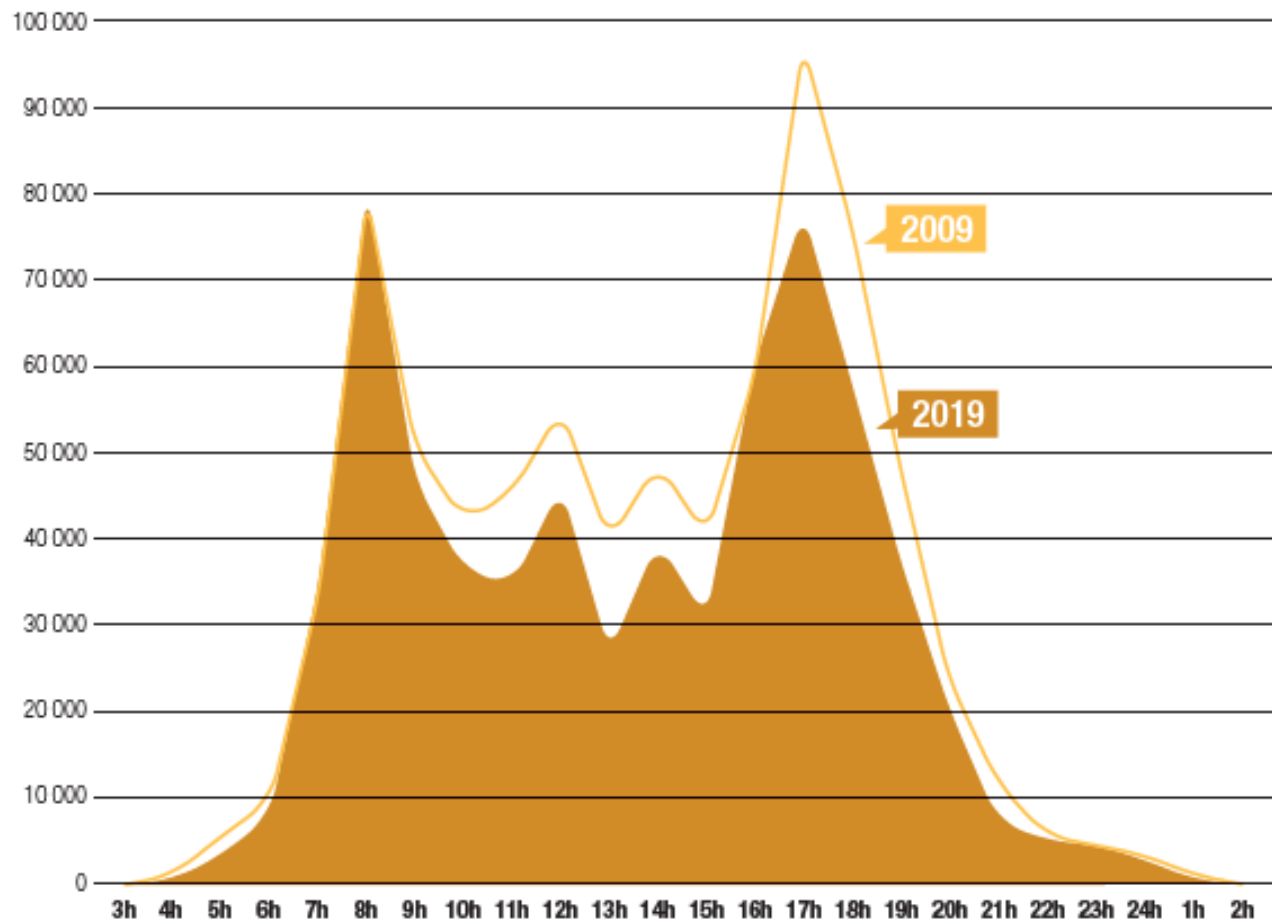
Il faut lire, « 20% des déplacements réalisés à Istres sont faits à pied » et non « 20% des déplacements réalisés par les istréens sont faits à pied ».

BASSIN OUEST-ÉTANG-DE-BERRE



- Une forte diminution du nombre de déplacements
- Une forte augmentation de la distance moyenne parcourue
- Les motifs : une augmentation des déplacements liés au travail (21% à 24%) et une baisse des autres motifs

- Seules la pointe horaire du matin persiste et correspond à celle du soir
- Moins de déplacements en journée et le soir



2) ENJEUX, OBJECTIFS, PLAN D'ACTION

LA STRATÉGIE

4 ENJEUX ET 17 OBJECTIFS

OBJ. 1 UNE MOBILITÉ ADAPTÉE À LA TAILLE DES COMMUNES

OBJ. 2 UNE MOBILITÉ ADAPTÉE AUX PÔLES STRATÉGIQUES

OBJ. 3 AMÉLIORER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

ENTRE 2012 ET 2030 :
 > -28% DE GAZ À EFFET DE SERRE
 > -29% DE CONSOMMATION D'ÉNERGIE

OBJ. 4 AMÉLIORER LA SANTÉ PUBLIQUE

ENTRE 2012 ET 2030 :
 > -75% D'OXYDES D'AZOTE
 > -47% DE PARTICULES PM10
 > -55% DE PARTICULES PM2.5
 > -37% DE COMPOSÉS ORGANIQUES VOLATILES

OBJ. 5 LIMITER L'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

UNE MÉTROPOLÉ POLYCENTRIQUE AUX DENSITÉS CONTRASTÉES

UNE COMBINAISON DE MODES DE DÉPLACEMENT

UN CADRE DE VIE REMARQUABLE ET RESPIRABLE

UNE MÉTROPOLÉ ATTRACTIVE, FLUIDE ET ACCESSIBLE À TOUS

OBJ. 6 RELIER EFFICACEMENT LES PÔLES URBAINS

OBJ. 8 L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE AUX PORTES D'ENTRÉE

OBJ. 17 UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

OBJ. 16 CONNECTER LES MODES

OBJ. 15 +50% D'USAGE DES TC

OBJ. 14 7% DES DÉPLACEMENTS À VÉLO

OBJ. 13 LA MARCHÉ, LE MODE DES COURTES DISTANCES

OBJ. 12 PARTAGER L'ESPACE PUBLIC

OBJ. 11 PLUS DE PERSONNES PAR VOITURE

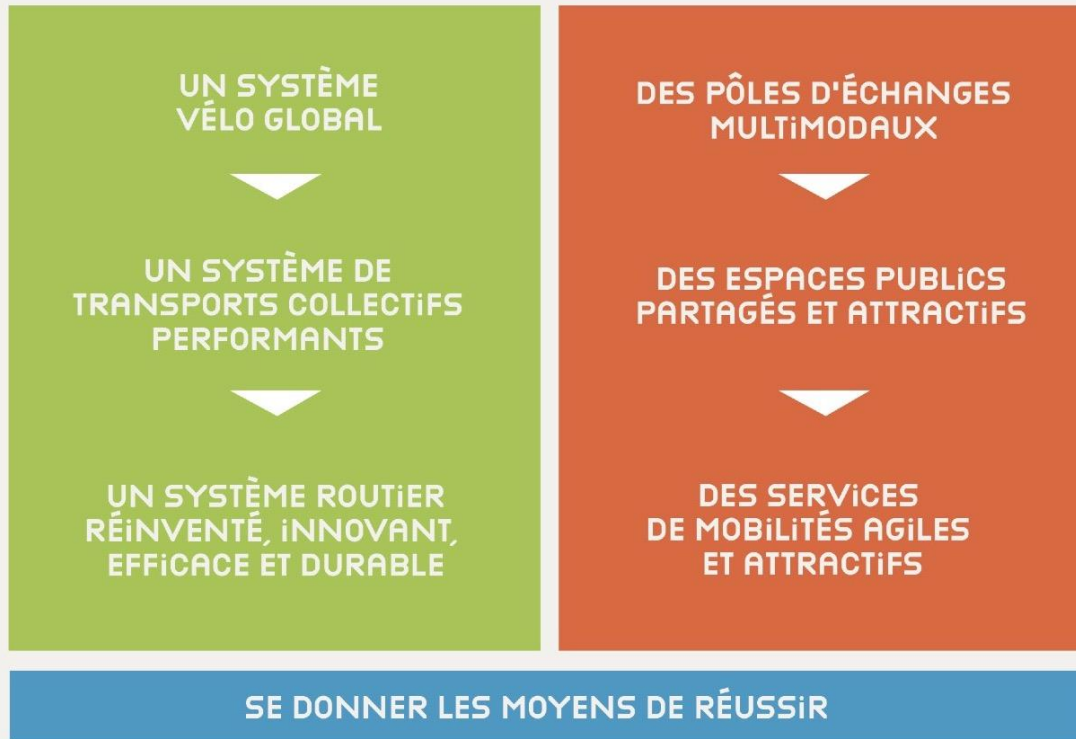
OBJ. 10 MOINS 15% DE DÉPLACEMENTS EN VOITURE OU MOTO

OBJ. 7 FACILITER L'ACCÈS AUX PÔLES LOGISTIQUES ET LE REPORT MODAL

OBJ. 9 LE DROIT À LA MOBILITÉ

LE PLAN D'ACTION

110 ACTIONS EN 7 LEVIERS



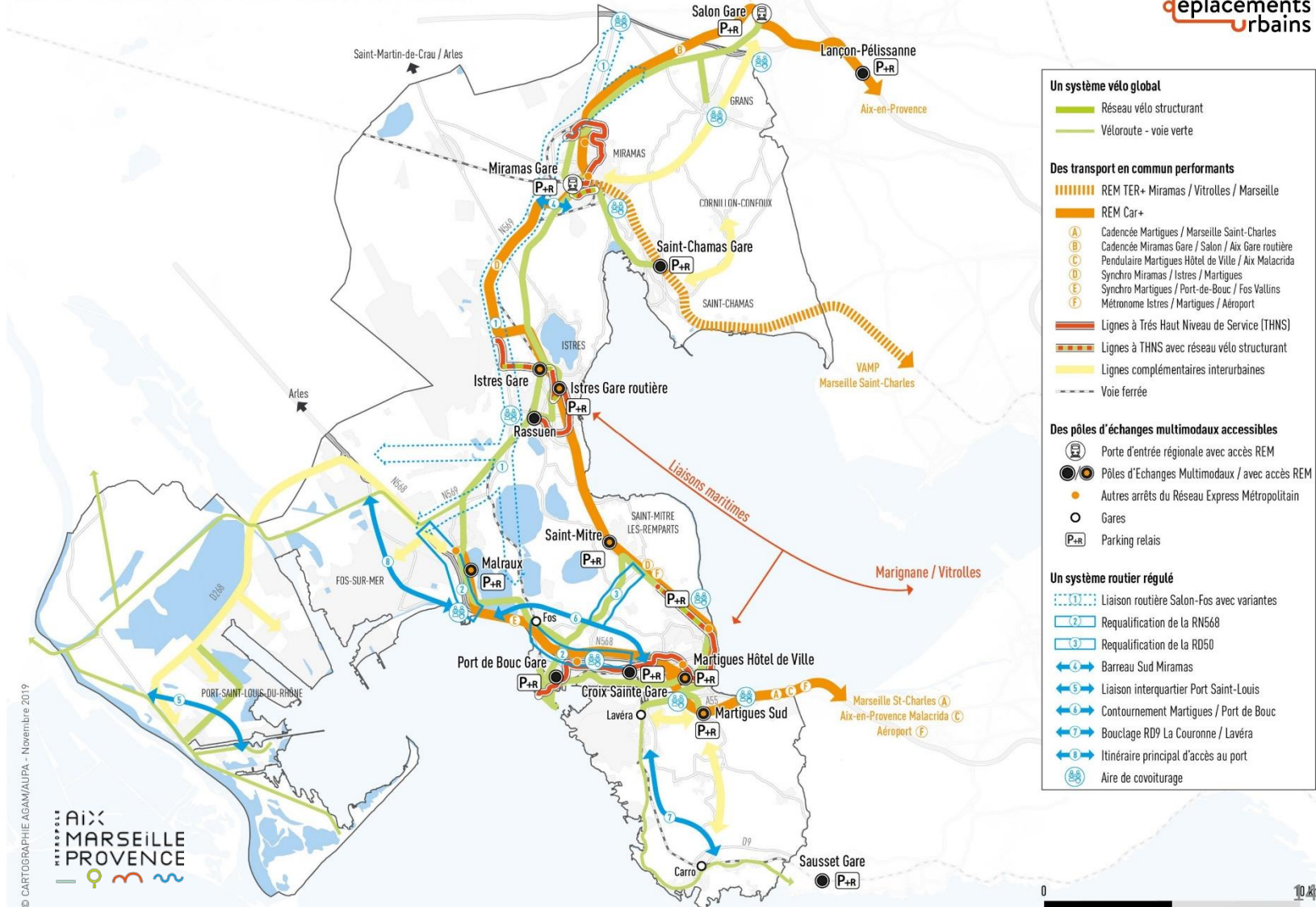
DÉCRITS EN TRANSVERSALITÉ EN :

6 BASSINS DE MOBILITÉ
25 BASSINS DE PROXIMITÉ
6 ZOOMS THÉMATIQUES

- + ENSEIGNEMENT ET JEUNESSE
- + ZONES D'ACTIVITÉS ET EMPLOI
- + TOURISME, LOISIRS ET VIE LA NUIT
- + COHÉSION SOCIALE
- + LOGISTIQUE DURABLE
- + COHÉRENCE URBANISME MOBILITÉ

3) LES ACTIONS DANS LE BASSIN OUEST ETANG DE BERRE

BASSIN DE MOBILITÉ OUEST-ÉTANG-DE-BERRE





AXES DE TRANSIT

- Autoroute et voie rapide
- Autoroute urbaine, rocade urbaine voie rapide

AXES DE LIAISONS

- Voie interurbaine structurante
- Boulevard urbain multimodal
- - - Variantes de tracé
- Appasement de centre village bénéficiant d'un contournement

BOULEVARDS URBAINS ÉCONOMIQUES

NOM DE LA VOIE	COMMUNES
Bd. de l'Europe	Vitrolles
Av. de Londres	
D113 (entre D55 et Rte de Rognac)	Rognac
D368 (av. Lino Ventura)	Marignane
D568 (av. Lino Ventura + av. G Pompidou + av. du Rove)	Gignac la Nerthe
D568	Châteauneuf-les-Martigues
Av. du Plan-de-Campagne	Les-Pennes-Mirabeau
D59 (Rue A. Ampère, rue Ledoux)	Aix-en-Provence
Avenues Arago, Fresnel et Philibert	Aix-en-Provence
Av. Vacher	Rousset
Av. Peroy	
D956 (Rte d'Aix)	Pertuis
D8N (Rte de Marseille)	Aubagne
D96	La Penne-sur-Huveaune
Av. des Paluds, av. de la Fleuride, rue du Dirigeable, av. du Pic de Bertagne	Aubagne
Avenues des Caniers et du Pastre	D2 (Rte de Gémenos)
Ch. De Ceinture / N8 / Rte de La Ciotat	La Ciotat

HIÉRARCHIE DE LA VOIRIE DU BASSIN OUEST-ÉTANG-DE-BERRE

- HIÉRARCHIE DE LA VOIRIE**
- Autoroutes et voies rapides
 - Autoroutes et voies rapides urbaines
 - Boulevards urbains multimodaux
 - Voies interurbaines structurantes
 - Voies interurbaines secondaires
 - Voies urbaines interquartiers
 - Voies locales
 - Variantes de tracés
 - P+R Parking relais
 - Aire de covoiturage

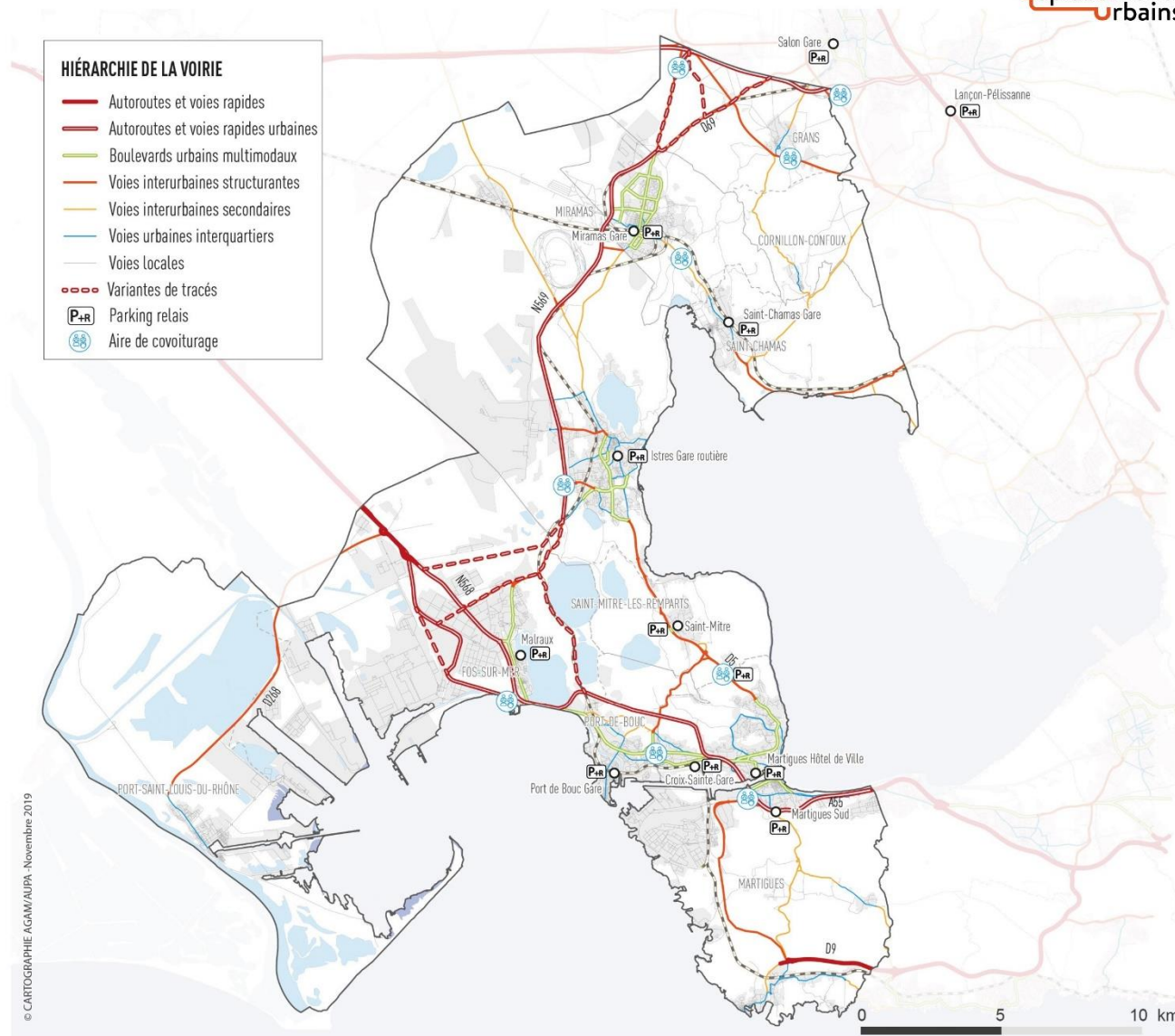
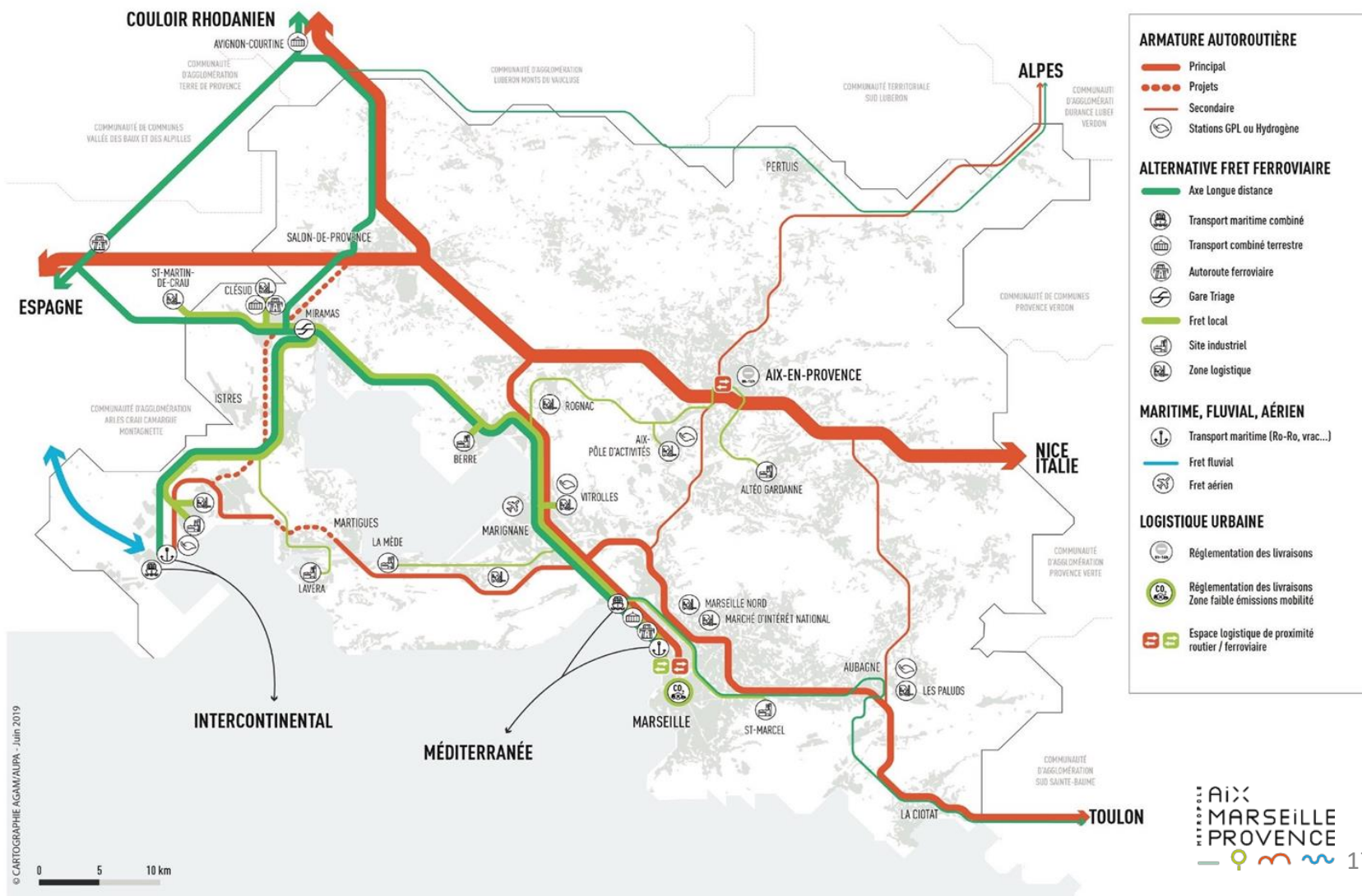
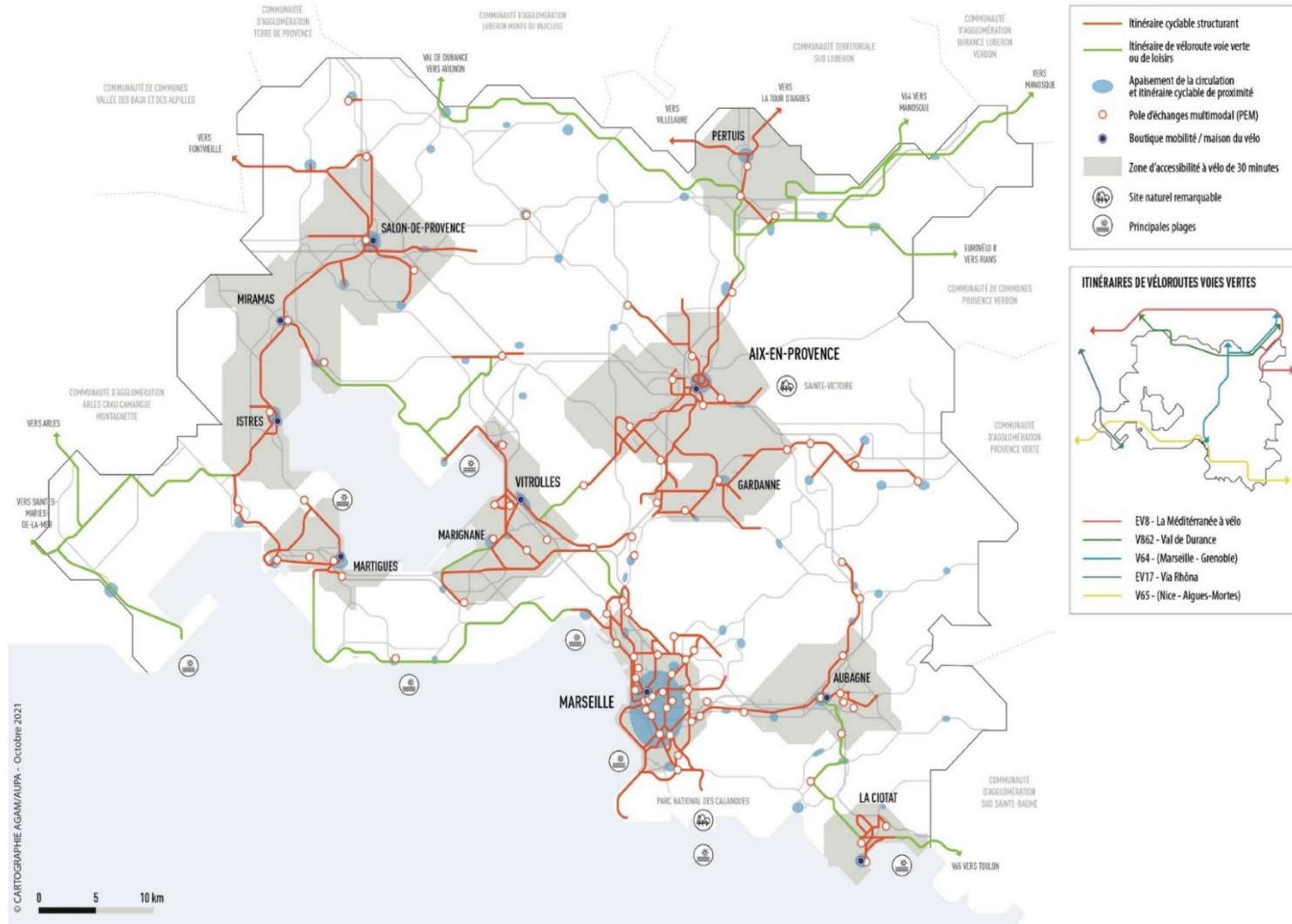


SCHÉMA DE LA LOGISTIQUE MULTIMODALE



LES ITINÉRAIRES CYCLABLES



Lignes a fort potentiel de report modal pour les déplacements du quotidien prévues dans le Plan de Mobilité (entre les principales communes, les PEM, zones d'activités sur des distances accessibles en vélo électrique).



Ligne 1 : « La Barben – Pélassanne – Salon-de-Provence – Grans – Miramas – Istres », env.28 km

Ligne 2 : « Istres – Fos-sur-Mer – Saint-Mitre-les-Remparts – Port-de-Bouc – Martigues », env. 28 km

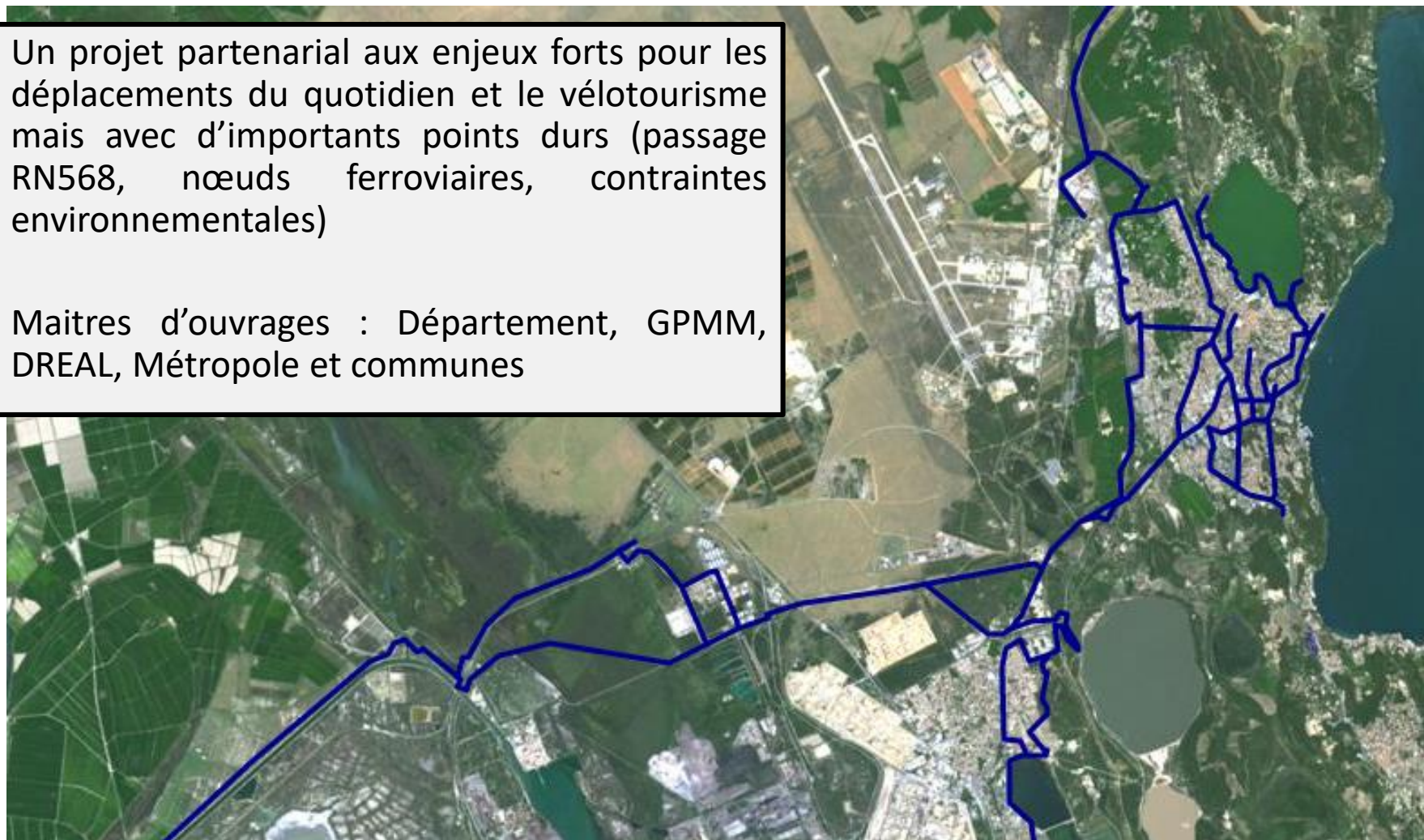
En partenariat avec les communes et les futurs maîtres d'ouvrages, les **études pré-opérationnelles** ont été réalisées en : 2020-2021-2022 (330 km de linéaire étudié)

Dans le cadre de l'étude de faisabilité de la liaison Fos Salon conduite par la DREAL :

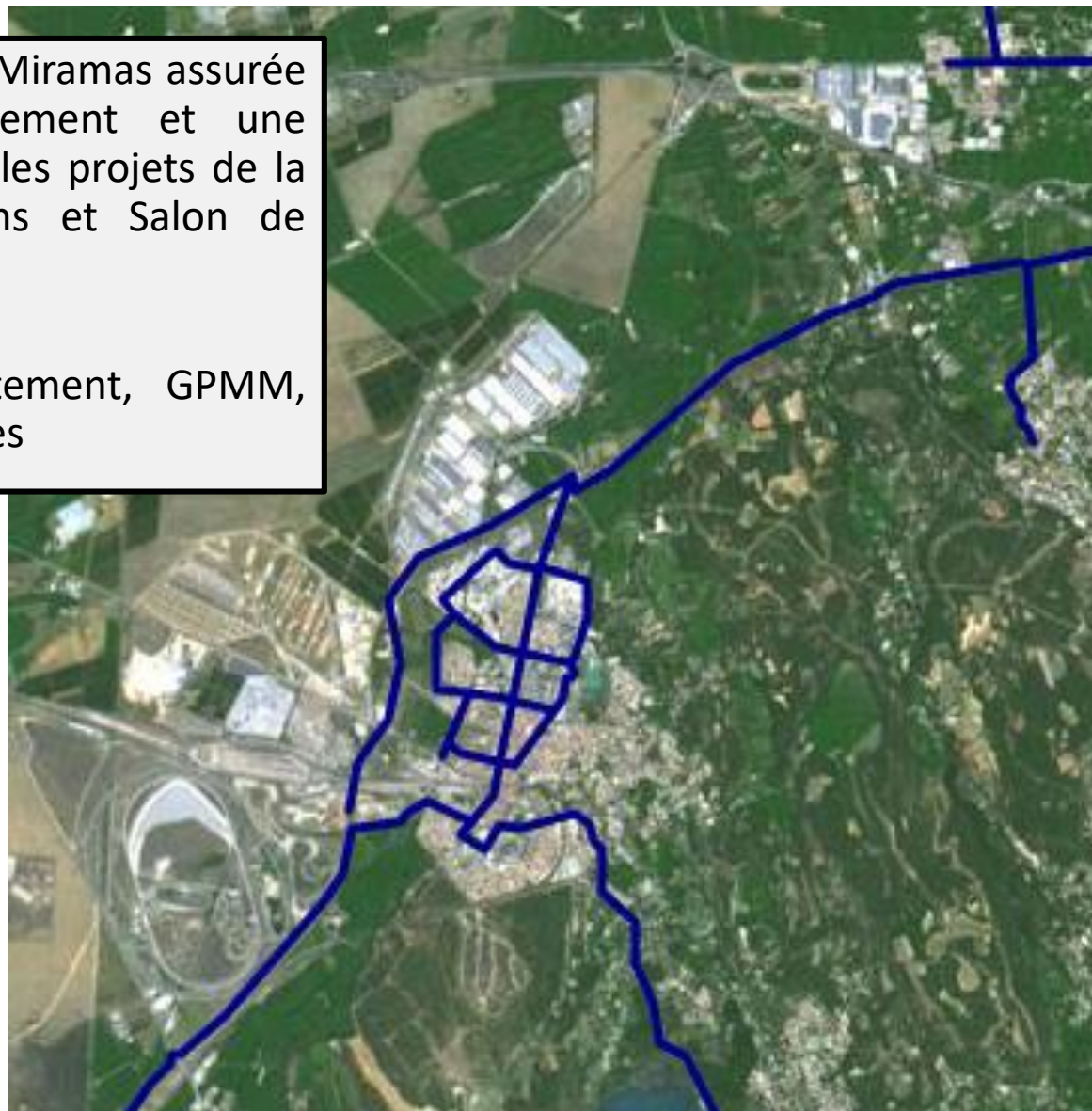
En partenariat avec le territoire d'Istres Ouest Provence, les communes de Salon-de-Provence, Grans, Miramas, Istres, Fos-sur-mer et de Port Saint-Louis mais également avec le Département, le Grand Port Maritime et la DREAL, **la Métropole a piloté des études de faisabilité afin de formaliser les futurs grands axes vélos de ce secteur.**

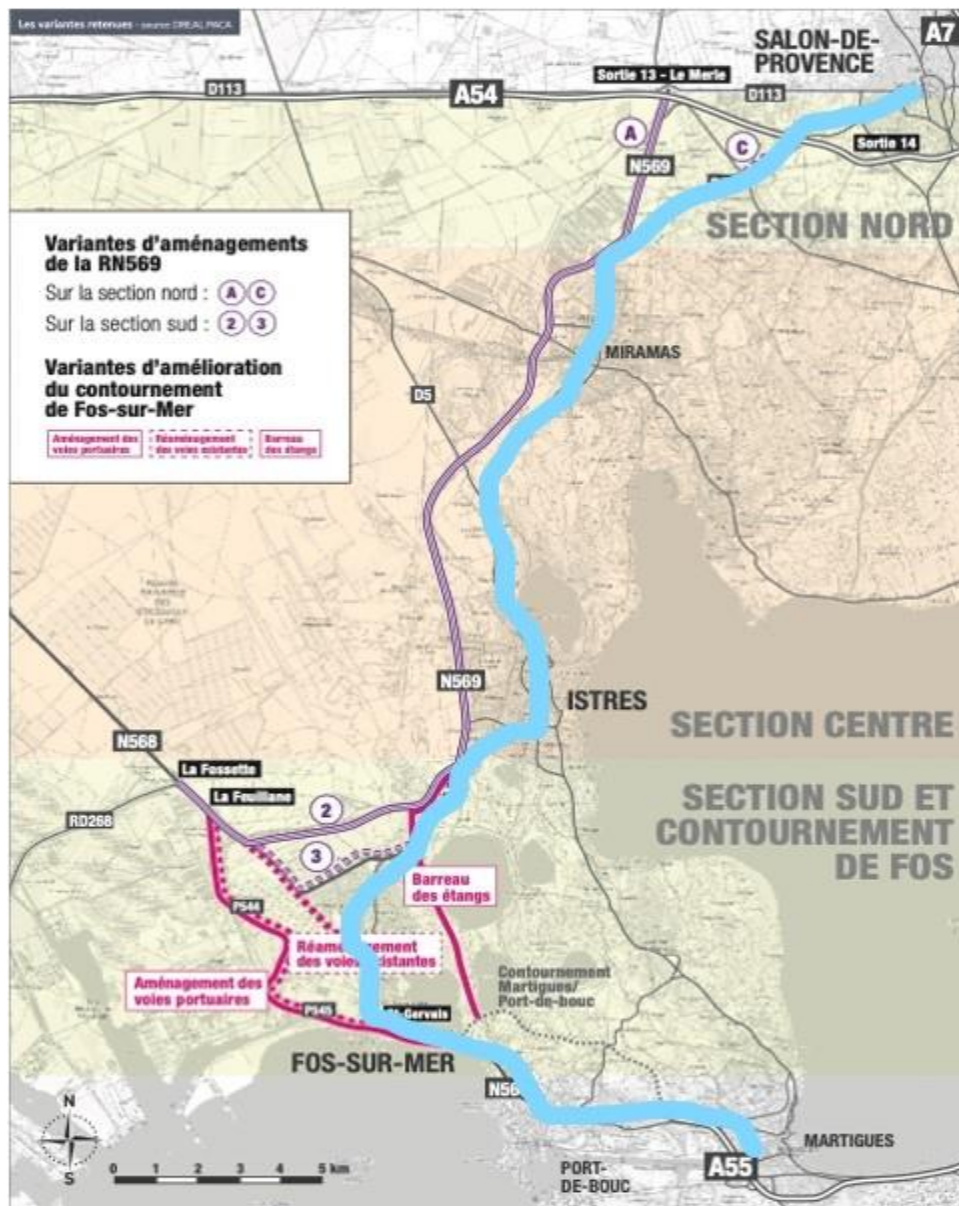
Il en ressort **une perspective de liaison vélo structurante depuis Salon de Provence jusqu'à Port Saint Louis en lien étroit avec le projet porté par la DREAL** avec des horizons de réalisations partielles avant 2030 et complet à 2030.

- Un projet partenarial aux enjeux forts pour les déplacements du quotidien et le vélotourisme mais avec d'importants points durs (passage RN568, nœuds ferroviaires, contraintes environnementales)
- Maitres d'ouvrages : Département, GPM, DREAL, Métropole et communes



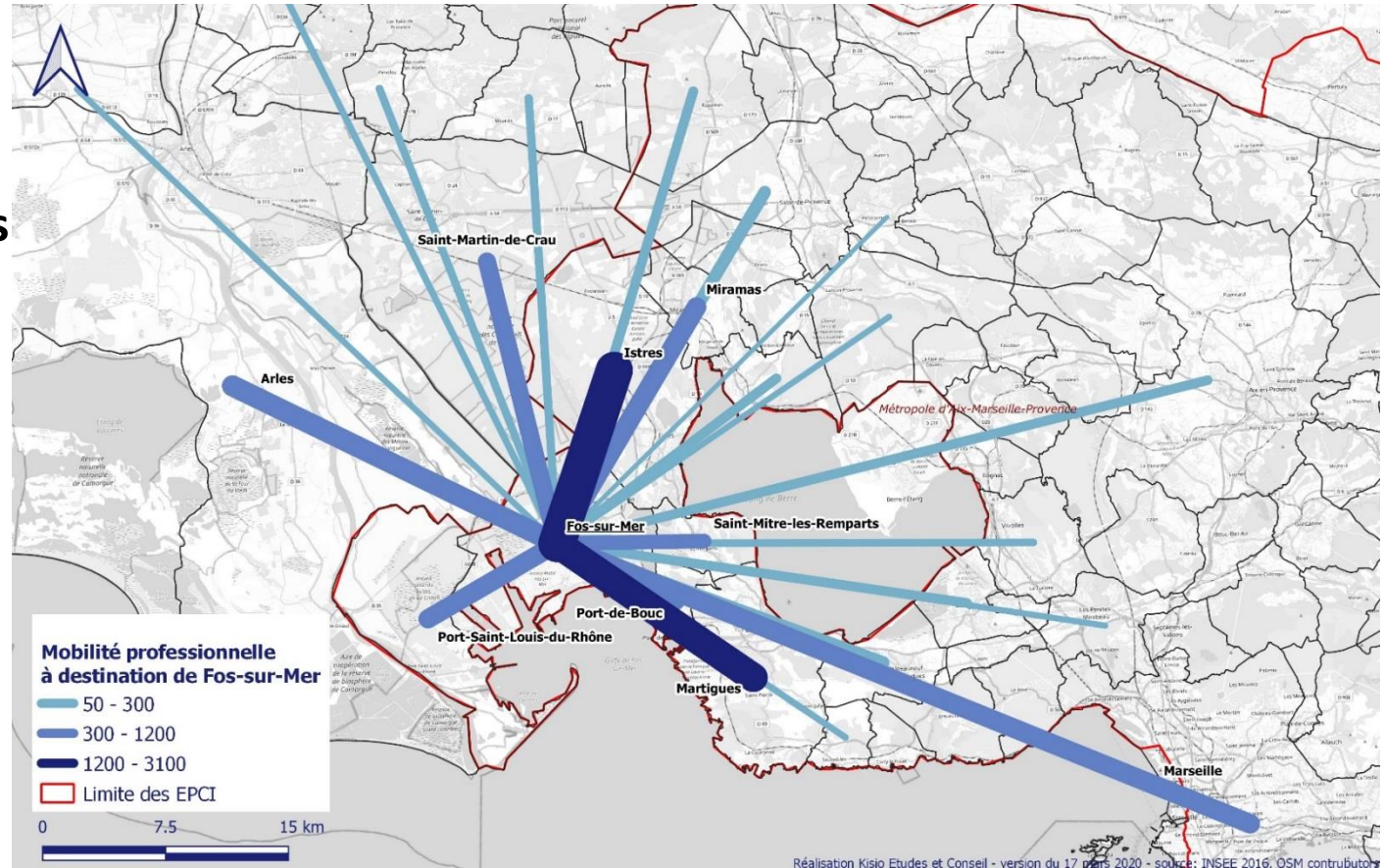
- Une connexion entre Istres et Miramas assurée via le projet de contournement et une continuité en cohérence avec les projets de la commune de Miramas, Grans et Salon de Provence.
- Maitres d'ouvrages : Département, GPMM, DREAL, Métropole et communes





- Dès septembre 2022, une préconfiguration sera faite avec une ligne Salon Fos suivant cet itinéraire ;
- Le prolongement jusqu'à Martigues interviendra dans un 2ème temps.
- La labélisation de la ligne interviendra avec la mise en place de tous les BHNS du secteur à l'horizon 2026.

Le constat : 80 % des travailleurs proviennent de 12 communes (données INSEE 2016)



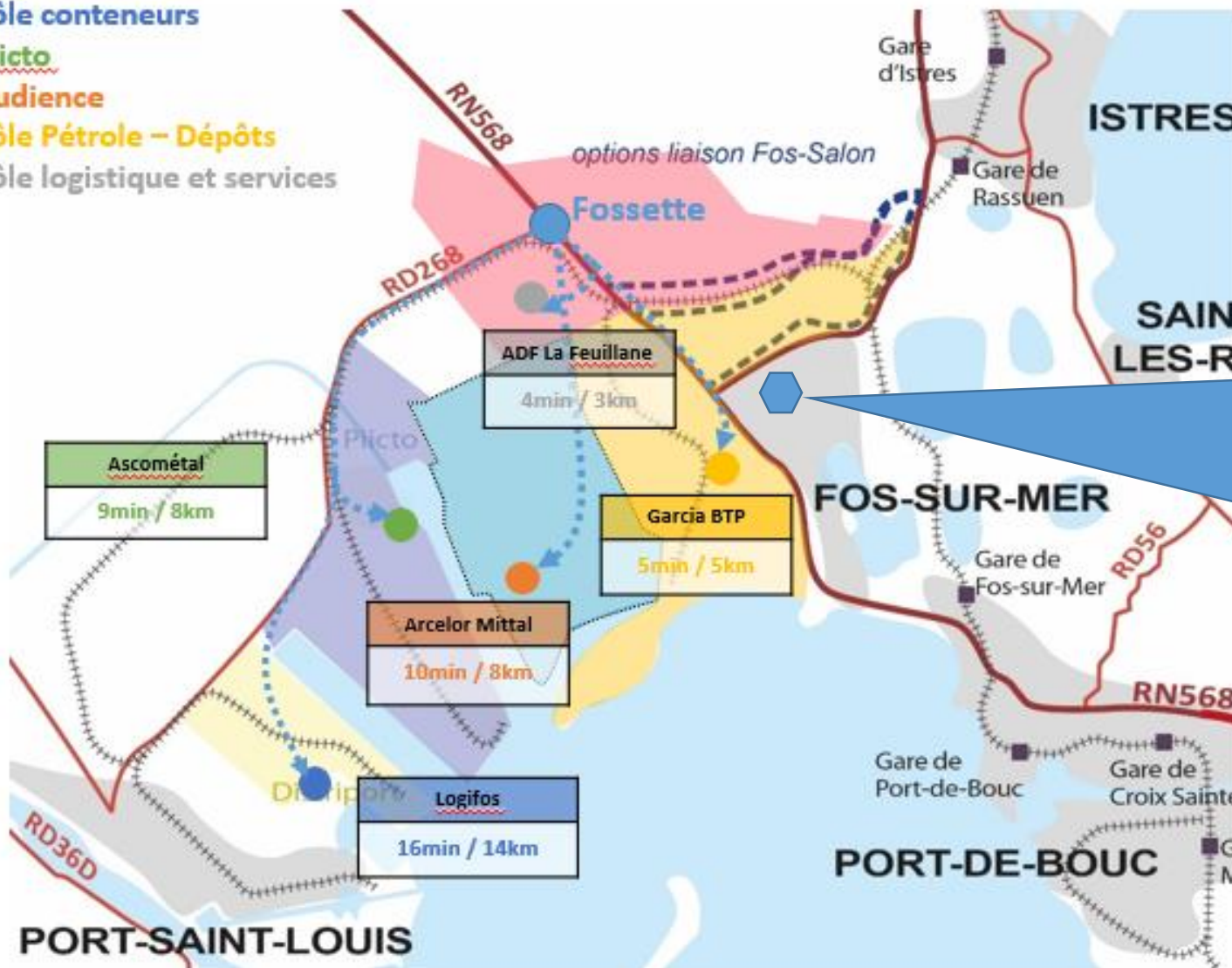
Pôle conteneurs

Piicto

Audience

Pôle Pétrole – Dépôts

Pôle logistique et services

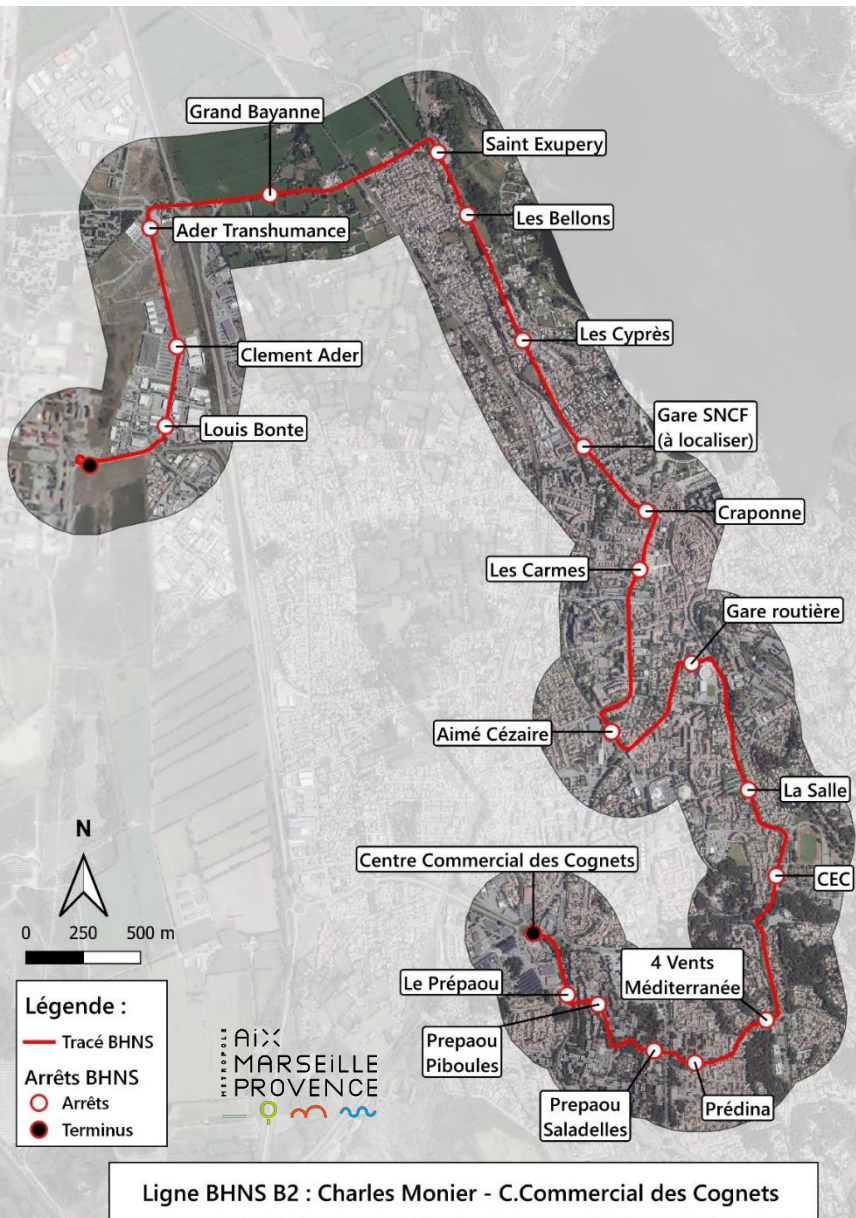


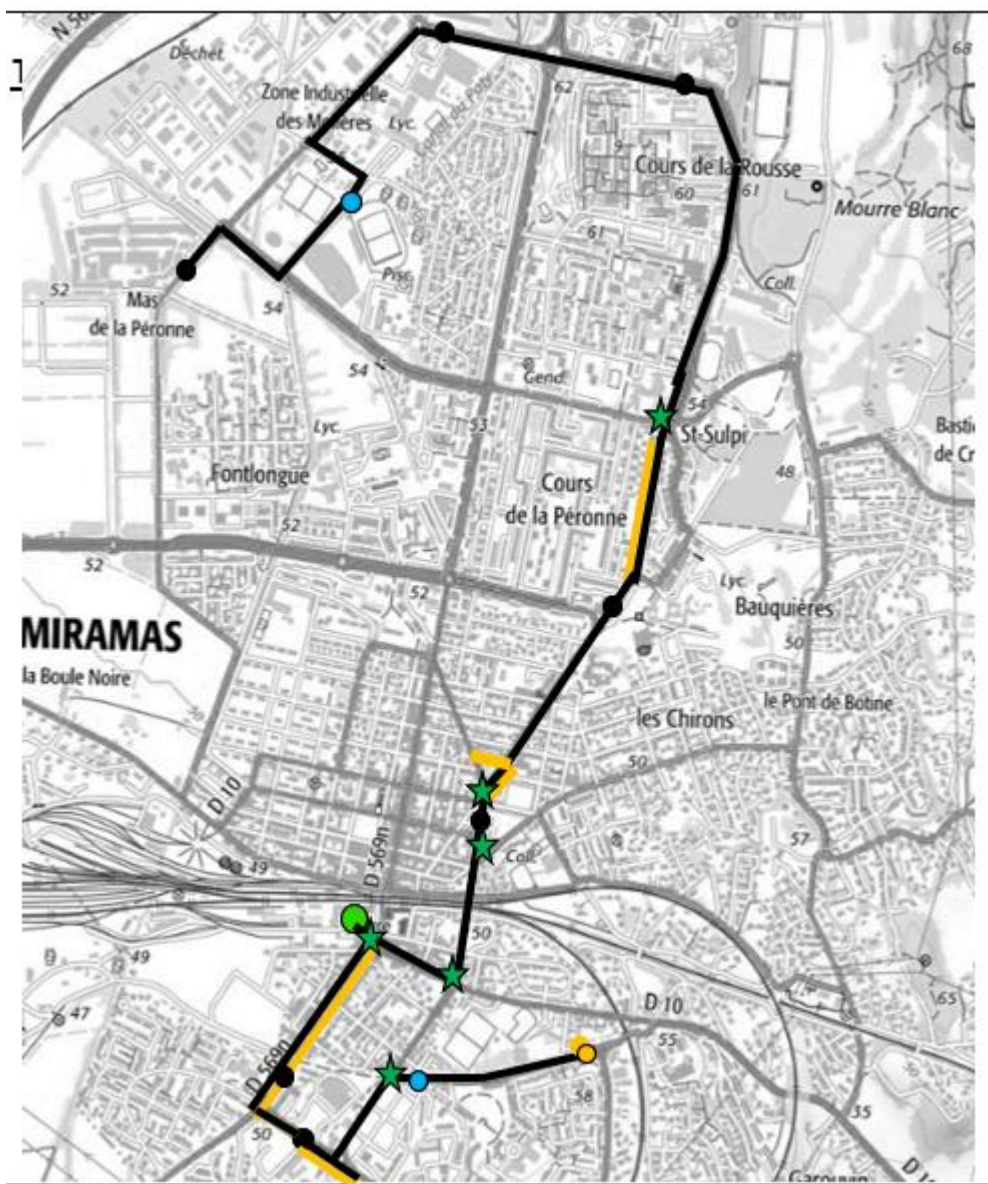
Le PEM de FOS à situer, pour permettre l'accès direct au REM et la desserte de la ZIP, via des navettes de desserte fine

3 projets de BHNS

- BHNS Miramas. Horizon 2024
- **BHNS Istres (nouveau tracé nord à l'étude en passant par le quartier du Grand Bayanne). Horizon 2026**
- BHNS Martigues. Horizon 2026

Ils seront accompagnés d'une restructuration des lignes du réseau urbain.



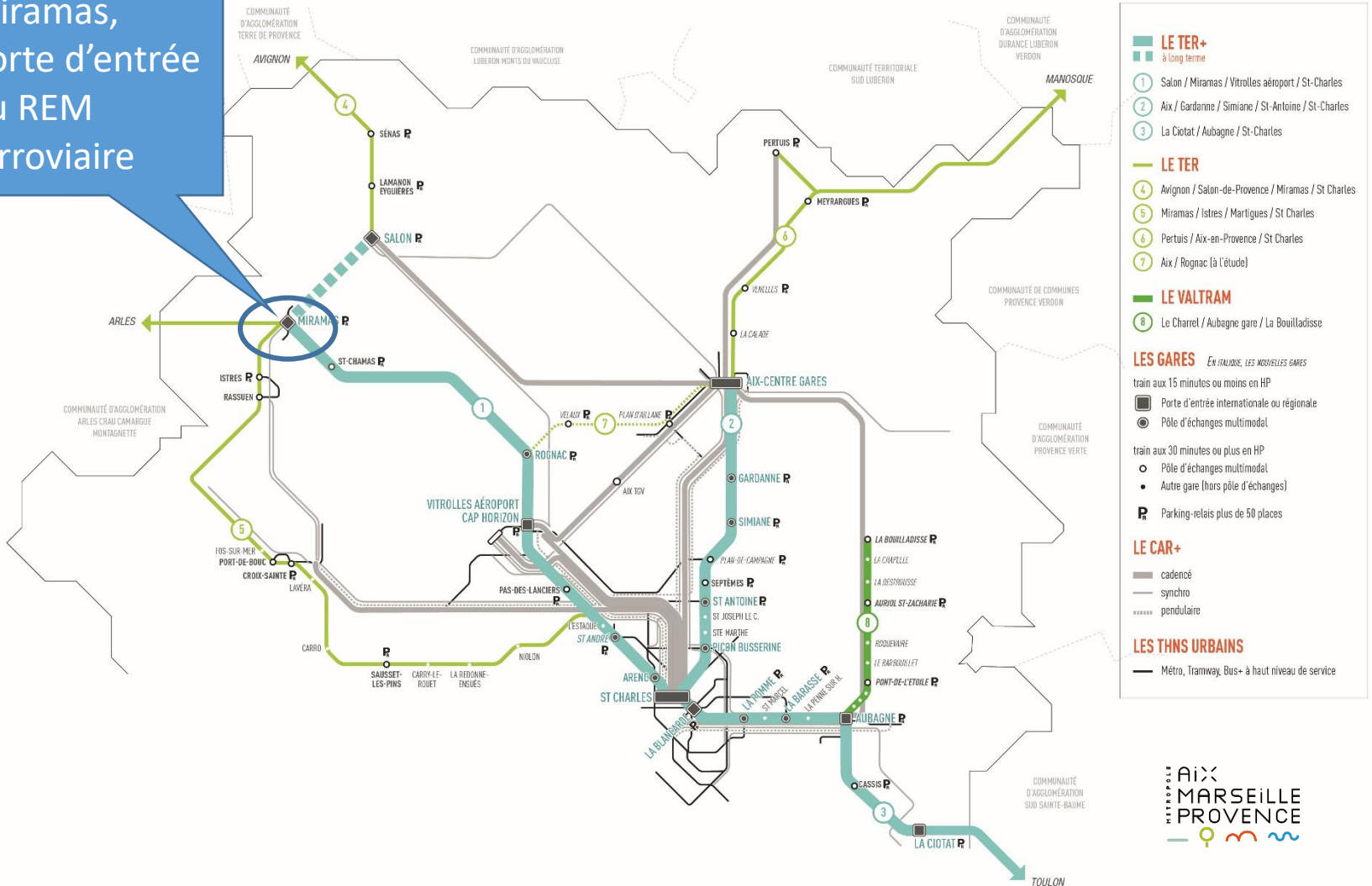


3 projets de BHNS

- **BHNS Miramas. Horizon 2024**
- BHNS Istres (nouveau tracé à l'étude en passant par le quartier du Grand Bayanne) Horizon 2026
- BHNS Martigues. Horizon 2026

Ils seront accompagnés d'une restructuration des lignes du réseau urbain.

Miramas, porte d'entrée du REM ferroviaire



LE TER+
à long terme

- 1 Salon / Miramas / Vitrolles aéroport / St-Charles
- 2 Aix / Gardanne / Simiane / St-Antoine / St-Charles
- 3 La Ciotat / Aubagne / St-Charles

LE TER

- 4 Avignon / Salon-de-Provence / Miramas / St-Charles
- 5 Miramas / Istres / Martigues / St-Charles
- 6 Pertuis / Aix-en-Provence / St-Charles
- 7 Aix / Rognac (à l'étude)

LE VALTRAM

- 8 Le Charrel / Aubagne gare / La Bouilladisse

LES GARES *EN ITALIQUE, LES NOUVELLES GARES*
train aux 15 minutes ou moins en HP

- Porte d'entrée internationale ou régionale
- Pôle d'échanges multimodal

train aux 30 minutes ou plus en HP

- Pôle d'échanges multimodal
- Autre gare (hors pôle d'échanges)

P Parking-relais plus de 50 places

LE CAR+

- cadencé
- synchro
- pendulaire

LES THNS URBAINS

- Métro, Tramway, Bus+ à haut niveau de service

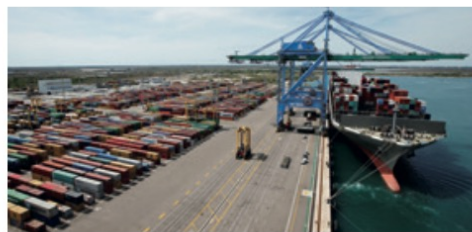


- Le PEM gare de Miramas, 700 000 voyageurs par an, inscrit dans l'opération d'aménagement du quartier OASIS
- L'aménagement du PEM comprenant :
 - La mise en accessibilité des quais ferroviaires
 - L'évolution du P+R avec augmentation de l'offre de stationnement
 - La réalisation de la gare routière
 - Le développement des services
- Réalisation d'une passerelle de franchissement des voies

MERCI POUR VOTRE ATTENTION



Des questions ou clarifications ?



3

Méthodologie des études de trafic





RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

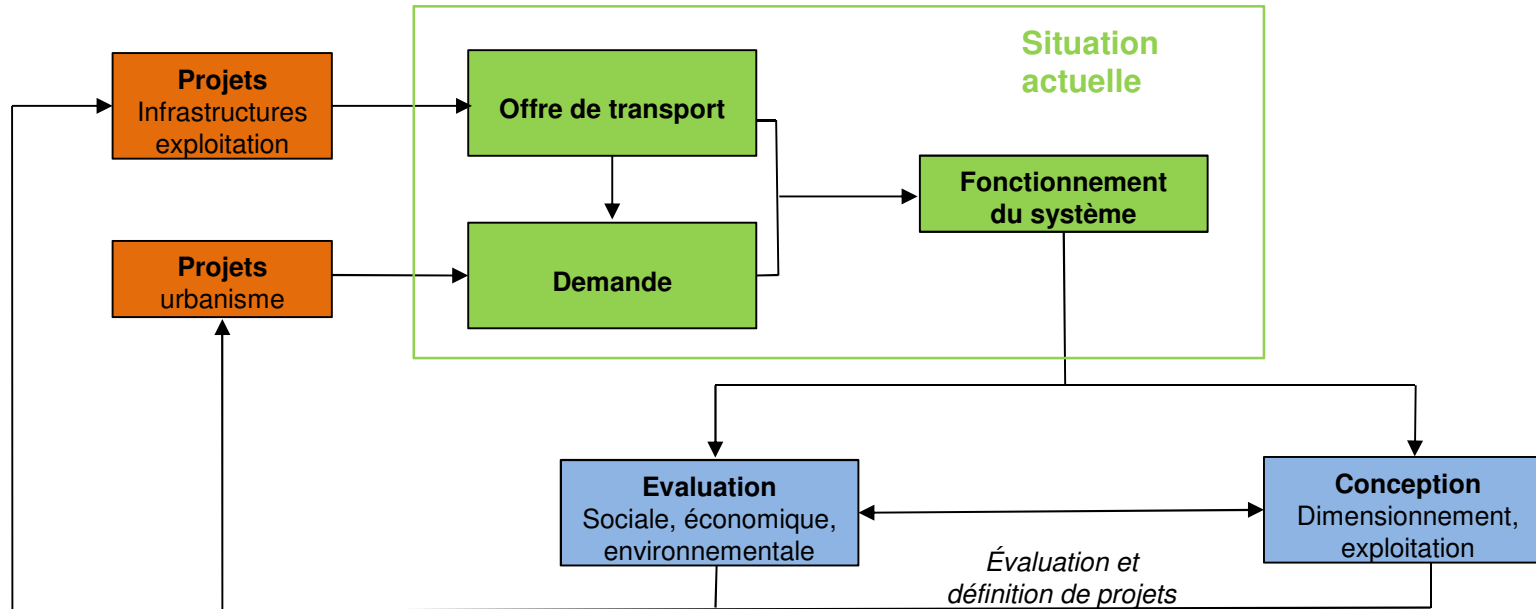
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

ÉTUDE DE TRAFIC GROUPE DE TRAVAIL DÉPLACEMENTS ET SERVICES

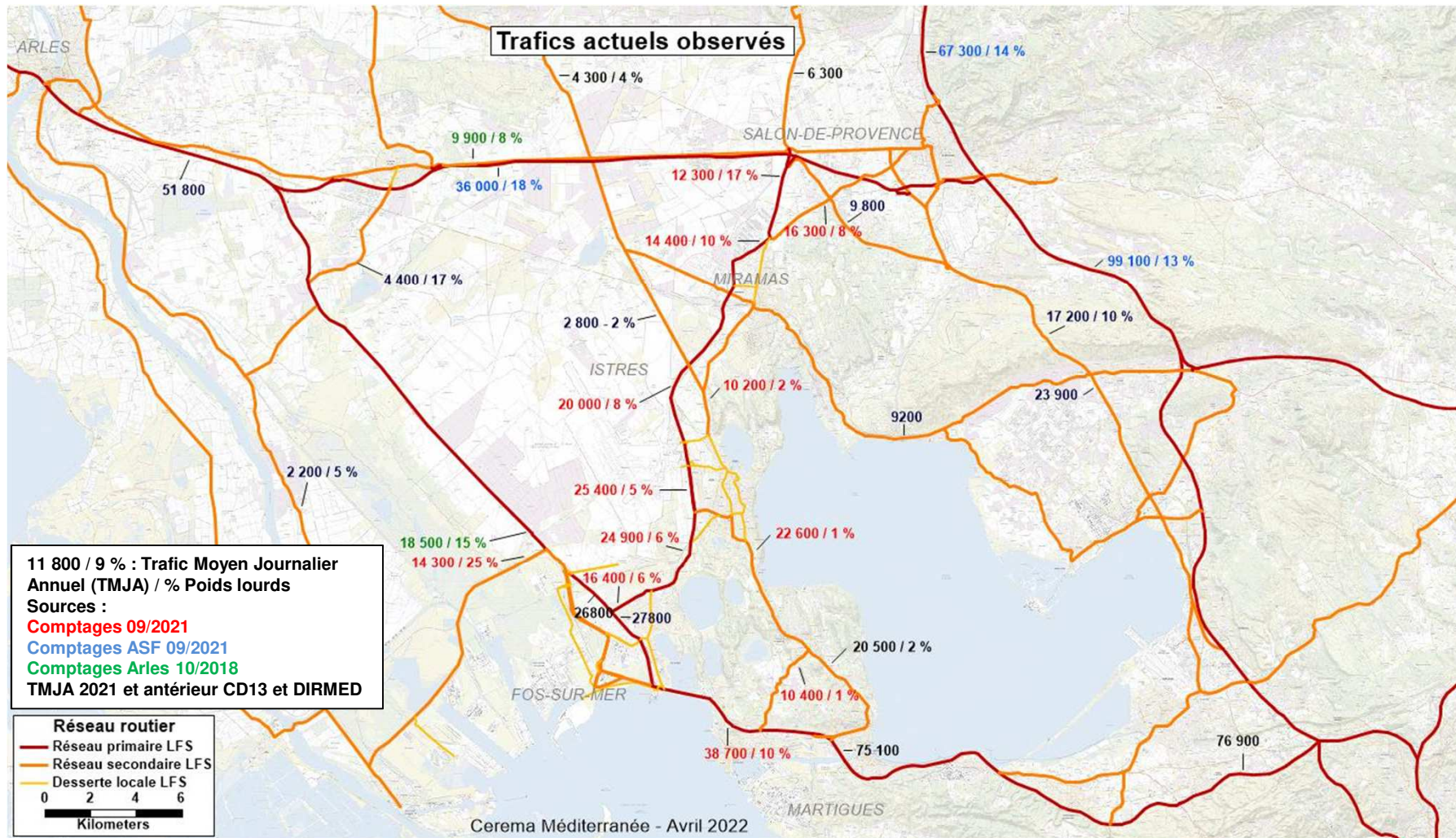
06/04/2022

INTRODUCTION

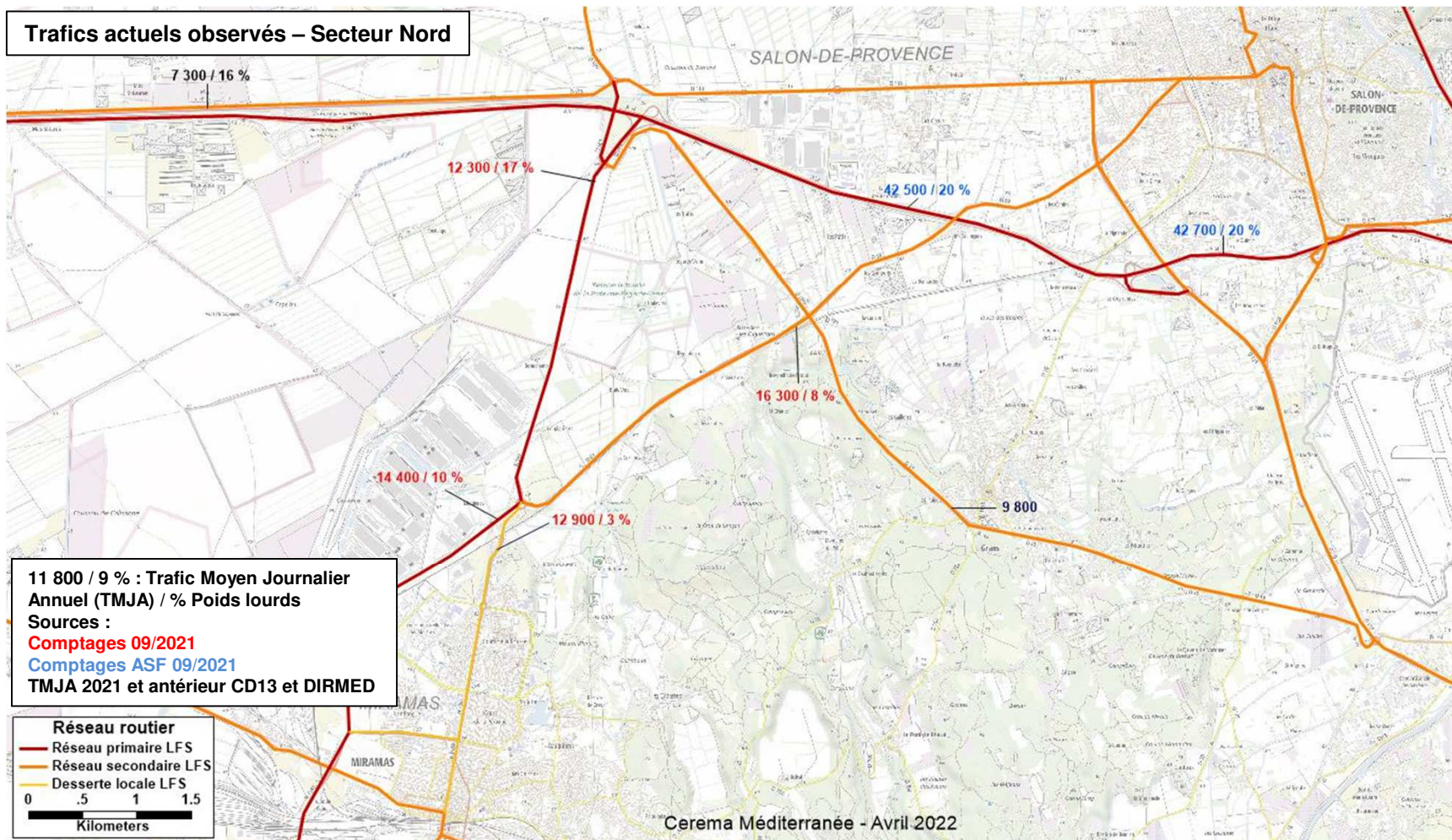
PRINCIPES GÉNÉRAUX D'UNE ÉTUDE DE TRAFIC



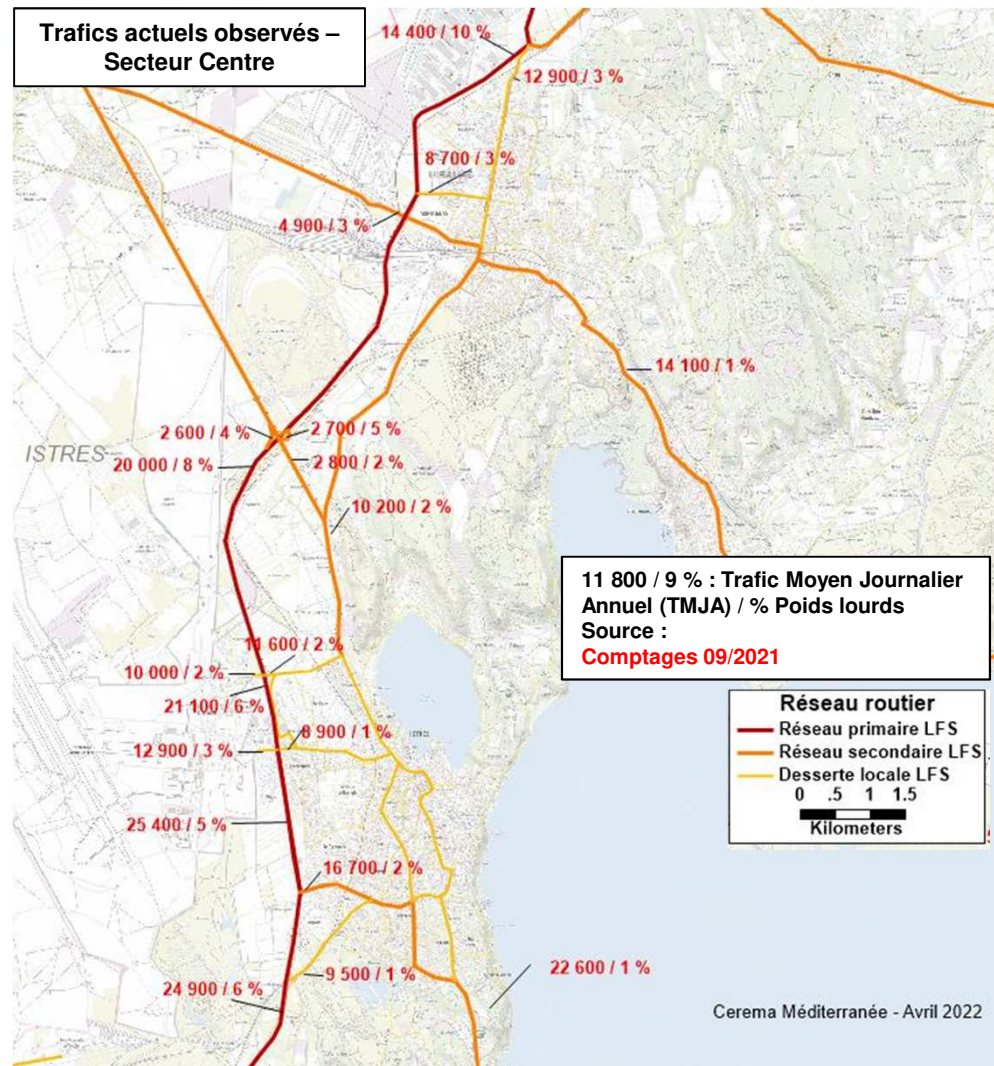
SITUATION ACTUELLE : NIVEAU DE TRAFIC



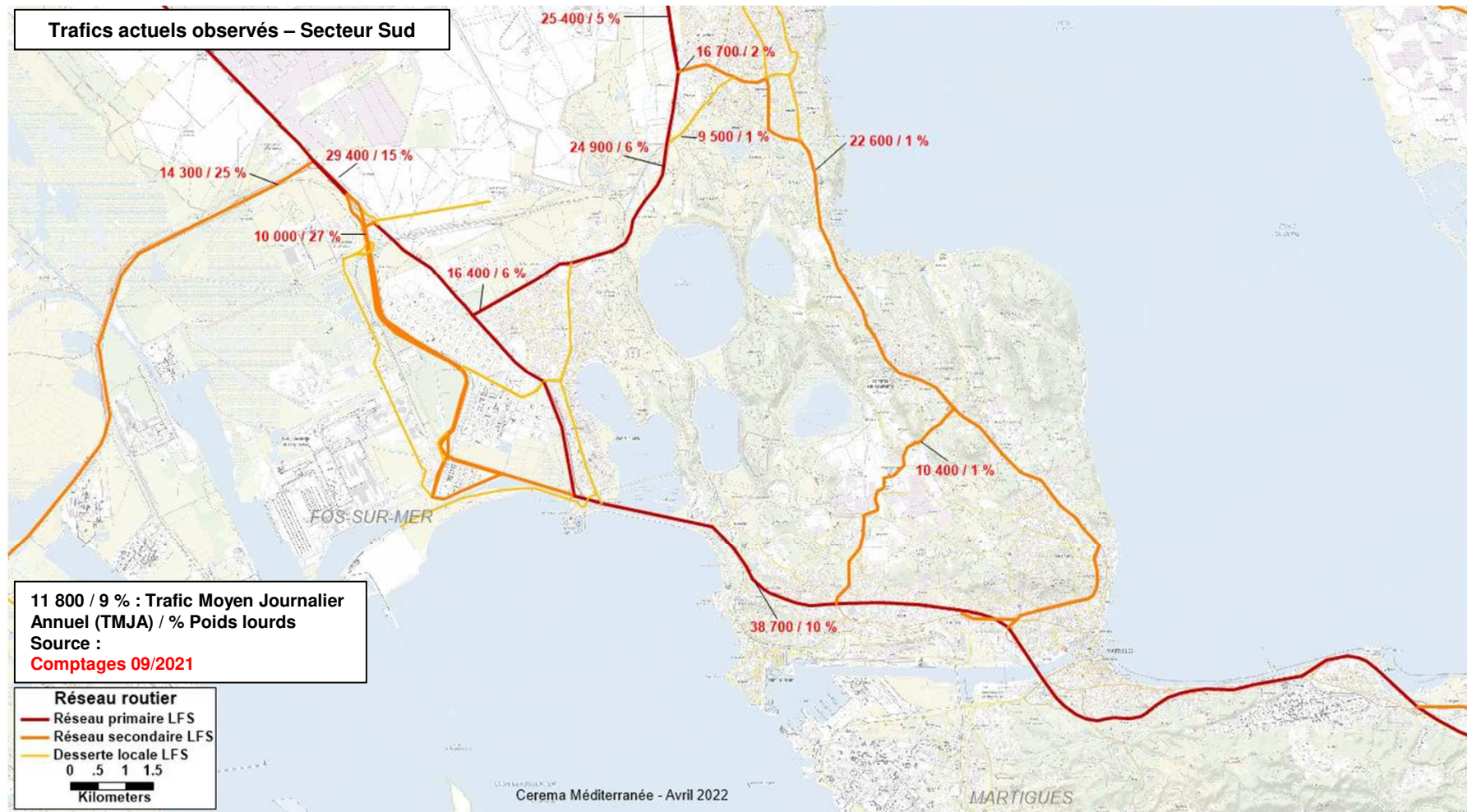
SITUATION ACTUELLE : NIVEAU DE TRAFIC



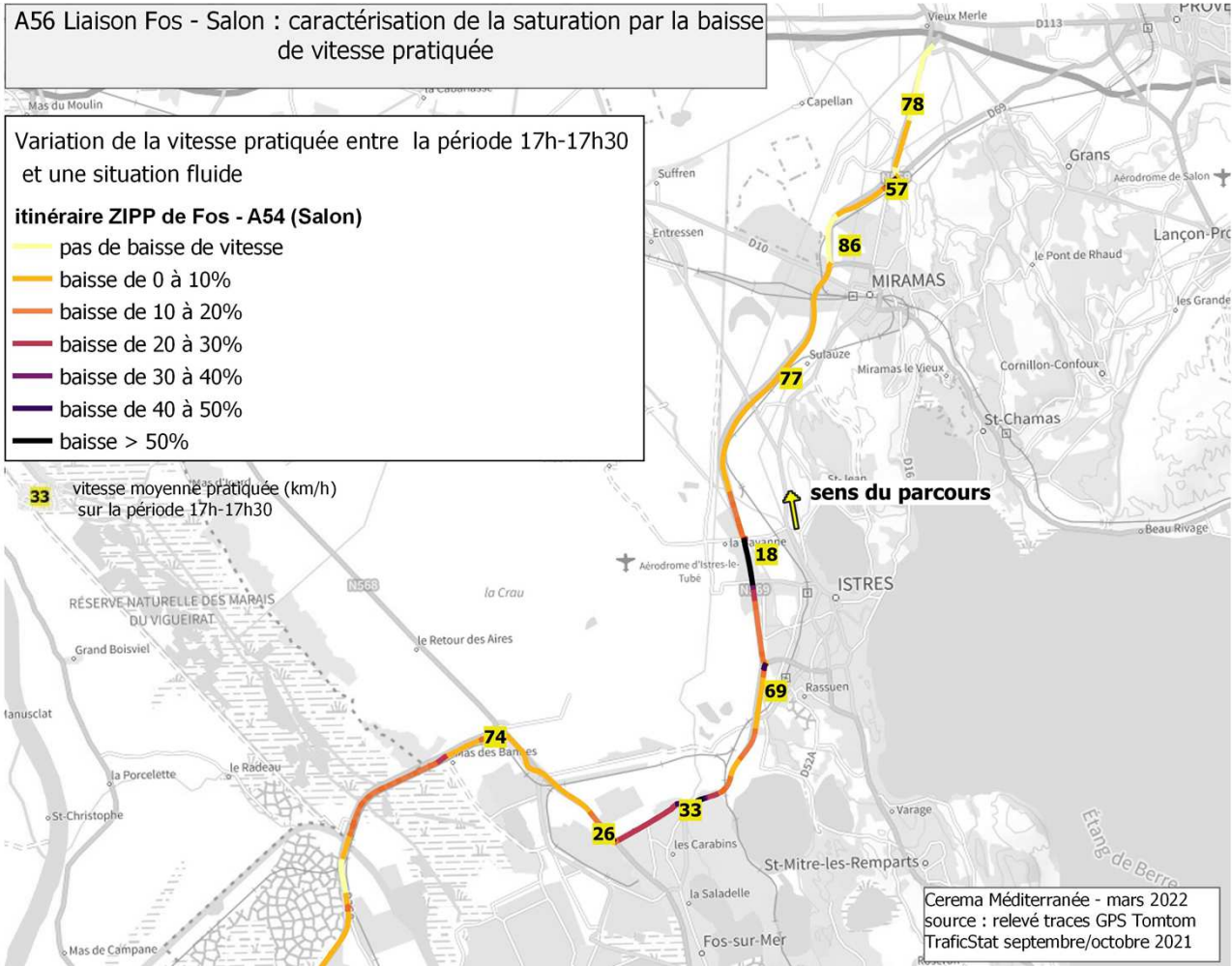
SITUATION ACTUELLE : NIVEAU DE TRAFIC



SITUATION ACTUELLE : NIVEAU DE TRAFIC



LA SATURATION ENTRE 17H00 ET 17H30 ZIP → A54



LA SATURATION ENTRE 7H30 ET 8H00 A54 → ZIP

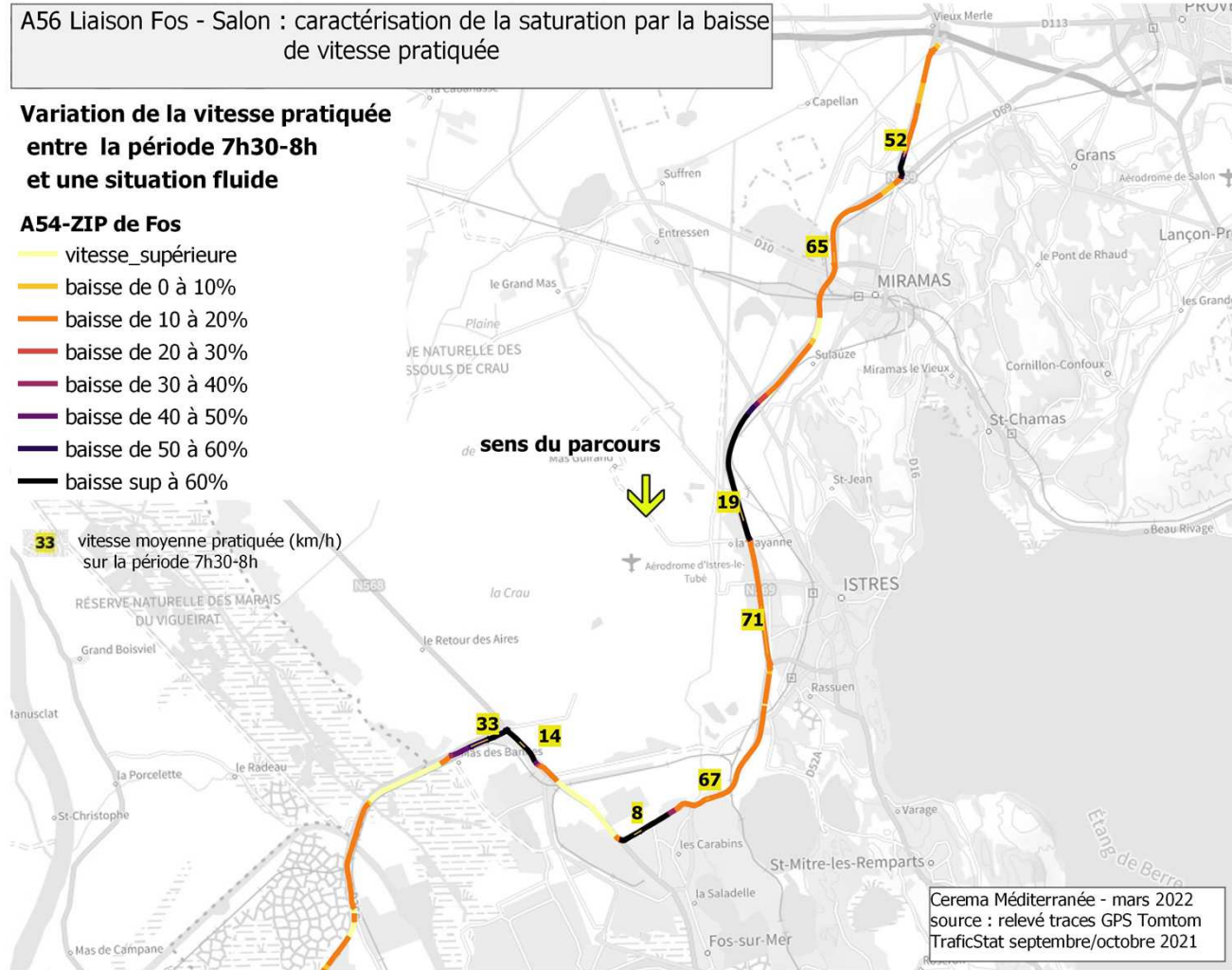
A56 Liaison Fos - Salon : caractérisation de la saturation par la baisse de vitesse pratiquée

Variation de la vitesse pratiquée entre la période 7h30-8h et une situation fluide

A54-ZIP de Fos

- vitesse supérieure
- baisse de 0 à 10%
- baisse de 10 à 20%
- baisse de 20 à 30%
- baisse de 30 à 40%
- baisse de 40 à 50%
- baisse de 50 à 60%
- baisse sup à 60%

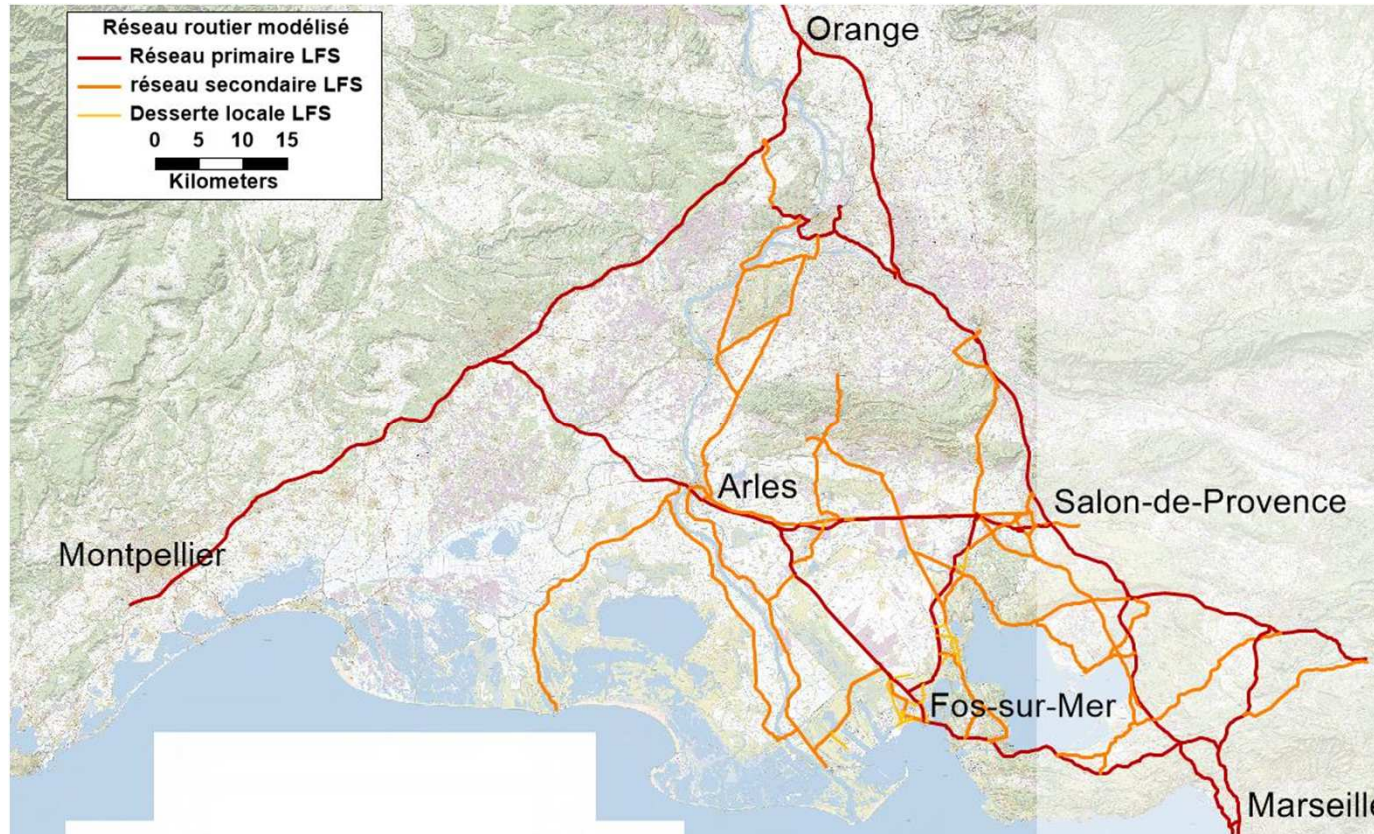
33 vitesse moyenne pratiquée (km/h) sur la période 7h30-8h



Cerema Méditerranée - mars 2022
source : relevé traces GPS Tomtom
TraficStat septembre/octobre 2021

CONSTRUCTION DU MODÈLE

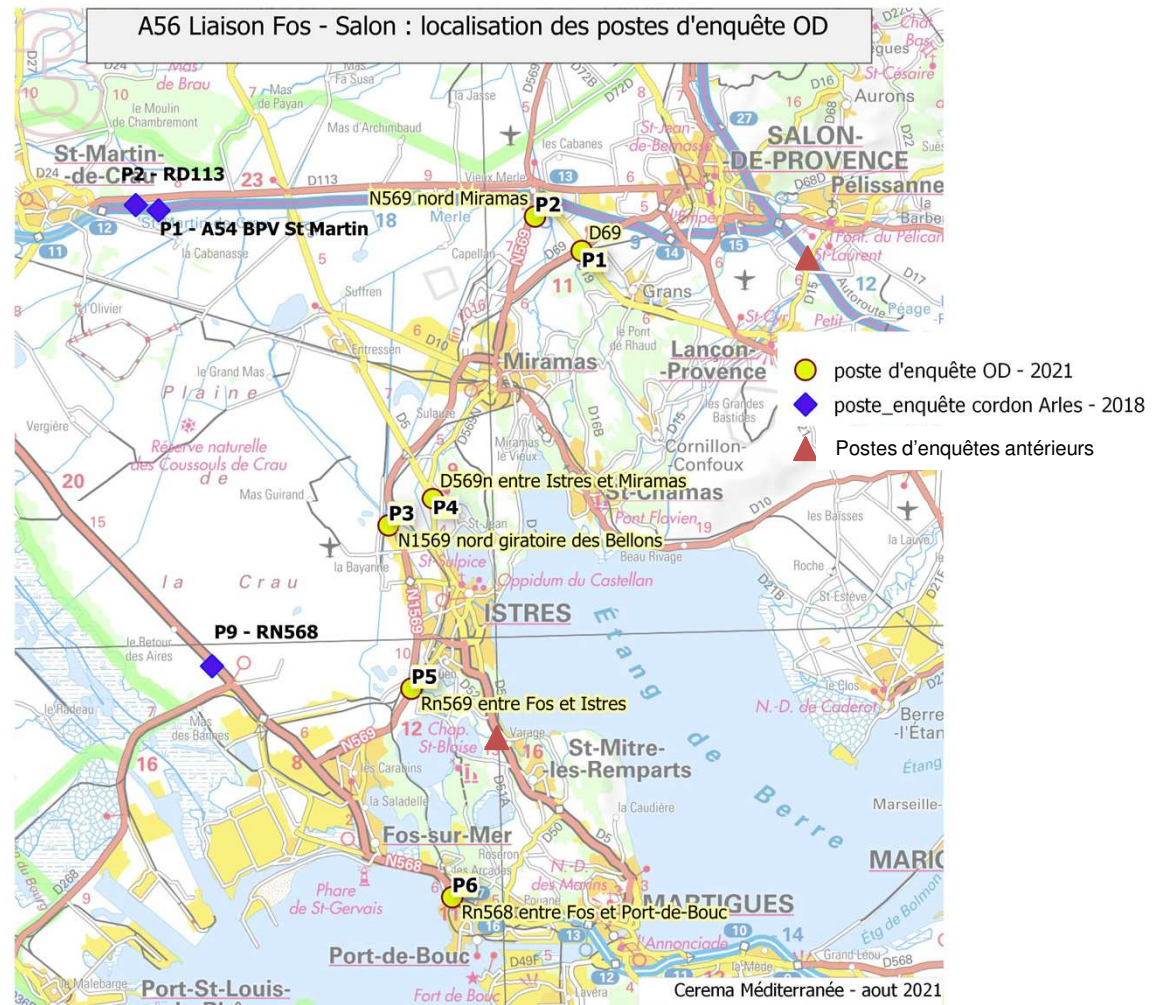
RÉSEAU MODELISÉ



- Un réseau modélisé sur un périmètre large qui prend bien en compte la concurrence entre itinéraires

CONSTRUCTION DU MODÈLE

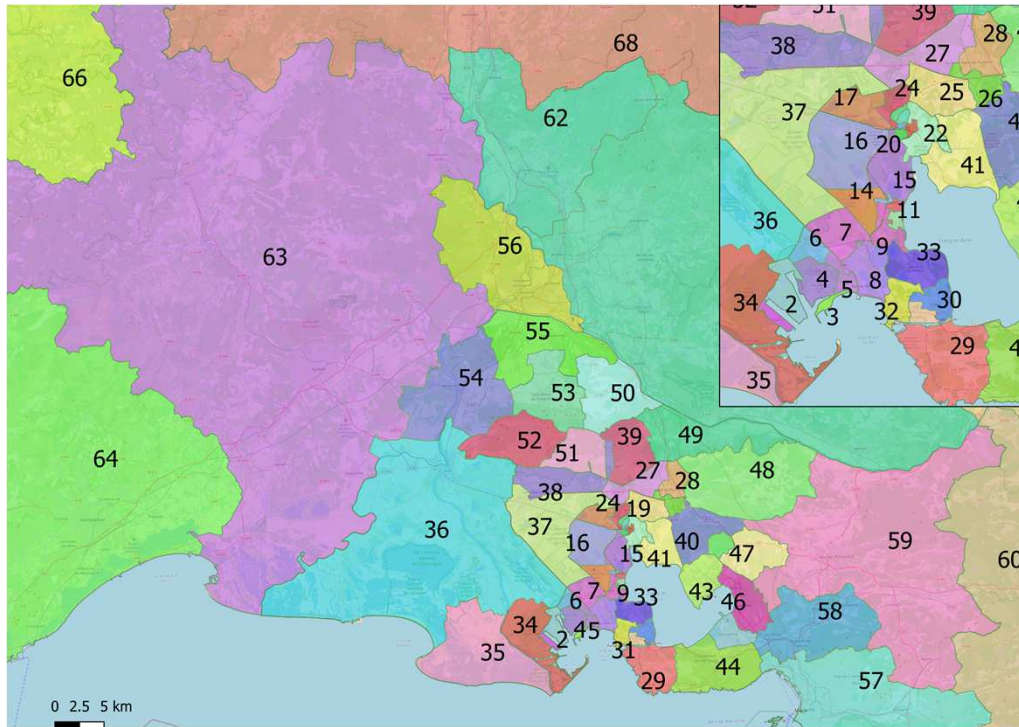
RECONSTITUTION DE LA DEMANDE



CONSTRUCTION DU MODÈLE

RECONSTITUTION DE LA DEMANDE

Zonage



Nom zone	Code	Nom zone	Code
Fos Terminal conteneur	1	Salin de Giraud	35
Fos Terminal minéralier	2	Arles	36
Fos Terminal pétrolier	3	St Martin ZI	37
Fos Audience	4	St Martin	38
Fos Fenouillere	5	Eyguieres	39
Fos Feuillane	6	Lancon	40
Fos Ventillon	7	St Chamas	41
Fos Est	8	La Fare	42
Istres Sud	9	Berre	43
Istres Centre Ouest	10	Cote Bleue	44
Istres Centre Sud Est	11	Marignane	45
Istres Centre	12	Vitrolles	46
Istres La Pujade	13	Ventabren	47
Istres Tube	14	Est Pays Salonais	48
Istres Etang	15	Senas	49
Istres ZA	16	Orgon	50
Entressen	17	Mouries	51
Miramas Centre	18	Les Alpilles	52
Miramas Rousse Molieres	19	St Remy	53
Miramas Gare	20	Beaucaire	54
Miramas Chirons	21	Nord BdR	55
Miramas Le Vieux	22	Avignon	56
Miramas Village des marques	23	Marseille	57
CleSud	24	Les Pennes	58
Grans	25	Aix	59
Salon Sud	26	Est PACA	60
Salon Ouest	27	Vaucluse Est	61
Salon Est	28	Vaucluse Nord	62
Martigues Sud	29	Gard	63
Martigues Centre	30	Herault	64
Martigues Ouest	31	Alpes	65
Port de Bouc	32	Centre Ouest	66
St Mitre	33	Sud Ouest	67
Port St Louis	34	Nord	68

EXPLOITATION DU MODÈLE EN PROSPECTIVE

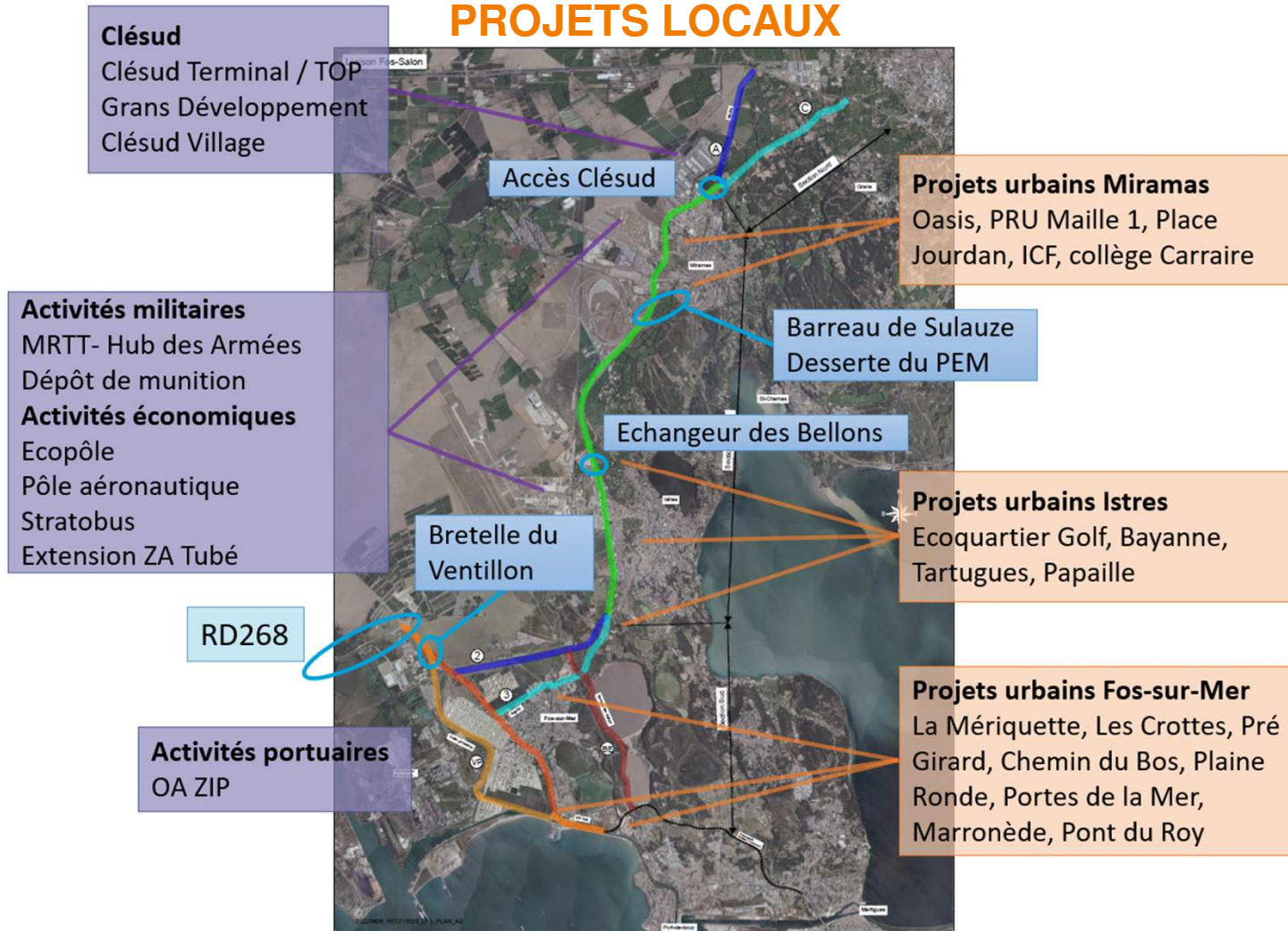
- Evolution générale de la demande dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone en termes de politiques publiques (scénarios AMS / AME)

Avec Mesures Supplémentaires		Avec Mesures Existantes
<ul style="list-style-type: none"> 100 % VL électriques en 2050 Report modal 2050 : + 60 % offre en agglo + 30 % offre hors agglo 15 % part modale vélo 		<ul style="list-style-type: none"> 100 % VL électriques en 2070 Report modal 2050 : + 30 % offre en agglo 3 % part modale vélo
TCAM (demande routière)	AMS	AME
VL Longue distance	1,1 %	0,9 %
VL Courte distance	- 0,7 %	0,5 %
PL	0,4 %	1,5 %

- Evolution particulière de la demande : prise en compte des projets d'aménagements locaux (urbanisation, développement économique et développement de la ZIP de Fos) et traduction en trafic supplémentaire généré
- Evolution de l'offre

EXPLOITATION DU MODÈLE EN PROSPECTIVE

PROJETS LOCAUX





Des questions ou clarifications ?



4

Travail en atelier



Temps de travail en atelier



Objectif du travail en atelier

Recueillir vos contributions sur les enjeux à prendre en compte pour la conception du projet de liaison Fos Salon



Organisation du travail

- 3 espaces de travail en forum ouvert :



- **Dynamiques d'évolution du territoire à prendre en compte pour les études de trafic**



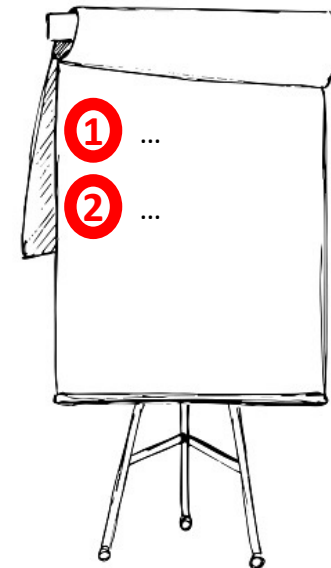
- **Enjeux et interfaces à prendre en compte pour les besoins locaux de mobilité** (transports collectifs, mobilités douces, parking relais ...)



- **Enjeux et services à développer pour répondre au trafic de transit/flux longs ou activités liées**

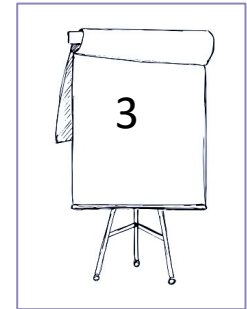
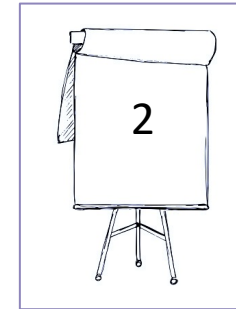
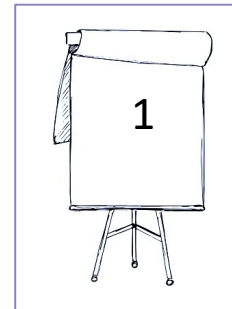
Organisation du travail

- Identifier les enjeux sur la carte avec un numéro
- Détailler les enjeux identifiés sur le paperboard
- Un animateur notera vos réflexions et vos contributions sur chaque espace de travail



Partage des contributions

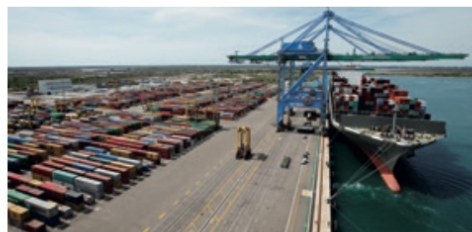
Partage collectif de l'ensemble des contributions *sans jugement ou débat – uniquement des questions de clarification si nécessaire*



→ Questions de clarification ?



Durée : 15 mn

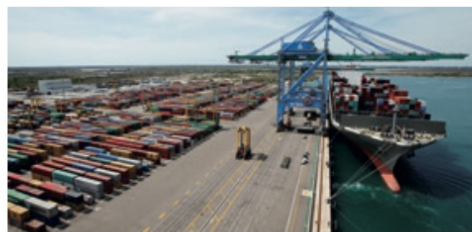


5

Suites



Date	Étape
Début mai	<ul style="list-style-type: none">• Envoi de la synthèse du GT Déplacements et services
28 avril	<ul style="list-style-type: none">• GT Milieu naturel et ERC territorialisée → Istres
12 mai	<ul style="list-style-type: none">• GT Air et santé
2 juin	<ul style="list-style-type: none">• GT Contournement de Fos-sur-Mer
Mi-juin	<ul style="list-style-type: none">• GT Agriculture / Nappe de Crau
Fin juin	<ul style="list-style-type: none">• Retour vers le public
Été 2022	<ul style="list-style-type: none">• Séance n°2 des GT Thématiques



Retrouvez toute l'actualité du projet sur le site internet

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



Merci de votre attention

