

Direction
Régionale de
l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement

-
**Provence-Alpes-
Côte d'Azur**

Service
Transports
Infrastructures
Mobilités

Unité Maîtrise
d'Ouvrage

Compte-rendu de réunion

Objet : Atelier de concertation continue – Secteur Centre – Liaison Fos-Salon (RN569)

Date de réunion : 1er juillet 2026

Lieu : Istres – Salle La Grange

Rédacteur du CR : DREAL PACA

Intervenants	Participants	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Participants

Dans le cadre de la concertation continue sur le projet de liaison Fos-Salon, et de la séquence ouverte du 15 juin au 15 juillet 2026 sur le choix des variantes et les modalités de financement de l'aménagement de la RN569, la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur a organisé un atelier de concertation consacré au secteur Centre, le mercredi 1er juillet 2026 de 18h30 à 20h30, à la salle La Grange à Istres.

L'atelier a réuni 48 personnes.

1. Ouverture de l'atelier

M. Robin PRÉTOT, Maire d'Istres, accueille les participants.

Il indique que le projet a été présenté au début de son mandat et que cette phase de concertation constitue une opportunité, la mise à 2x2 voies de la liaison Fos-Salon étant un projet attendu depuis plusieurs décennies. Il relève que l'enjeu de la liaison dépasse l'échelle locale pour revêtir une portée nationale, voire européenne, et que l'État n'a pas été en mesure, jusqu'à présent, d'y consacrer les moyens nécessaires.

Il indique que la concertation s'ouvre désormais sur l'hypothèse d'une concession autoroutière et invite à distinguer, sur ce point, les positions de principe des considérations pragmatiques : la réalisation d'une 2x2 voies reste, selon lui, une nécessité, et l'intervention d'un concessionnaire assurant le financement des travaux et de l'exploitation peut constituer une opportunité pour le territoire, à condition de préserver une desserte locale gratuite.

Il identifie deux points de vigilance :

- la nécessité d'une desserte locale gratuite, afin d'éviter un report de trafic vers le réseau secondaire ;
- la nécessité d'un gain de temps significatif à l'échelle du trajet global, condition de l'attractivité de l'itinéraire, faute de quoi les usagers ne l'emprunteront pas.

Il se dit ouvert à ce que l'ensemble des options soient discutées, tout en rappelant l'urgence, à ses yeux, de la réalisation d'une 2x2 voies.

1.1. Présentation du déroulé de la réunion et rôle des garants

La DREAL présente le déroulé de la soirée : ouverture de l'atelier, rappel de cadrage du projet, présentation du secteur Centre, travail en ateliers autour de quatre tables thématiques, restitution des tables, puis suites et clôture.

M. Jean-Michel FOURNIAU, garant de la concertation continue désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP), présente son rôle et celui de la garante Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI.

Il rappelle le déroulé de la procédure : un débat public s'est tenu en 2019-2020, à l'issue duquel une décision ministérielle a été prise le 29 juin 2021 sur l'ensemble du projet de liaison routière Fos-Salon. La démarche engagée ce soir porte spécifiquement sur les solutions de financement et leurs conséquences sur le choix des variantes pour l'aménagement de la RN569.

Il précise que la concertation continue ne s'achève pas le 15 juillet 2026 : cette échéance correspond à la clôture du recueil des contributions relatives aux solutions de financement et au choix des variantes pour l'aménagement de la RN569, mais la concertation continue elle-même se poursuit jusqu'à la déclaration d'utilité publique (DUP).

Il indique que le rôle des garants consiste à veiller à ce que l'information soit pleinement portée à la connaissance du public et à ce que le maître d'ouvrage réponde aux questions posées. Il mentionne que plusieurs recommandations ont été formulées sur le phasage du projet et sur différents aménagements intermédiaires.

Il invite les participants à poser toutes les questions qu'ils jugeront utiles, y compris sur l'articulation entre le financement du projet et le renouvellement des concessions autoroutières.

2. Rappel de cadrage

Les éléments présentés ci-après par la DREAL s'appuyaient sur le support de présentation de la réunion, par ailleurs mis à disposition.

La DREAL rappelle la feuille de route mobilité du territoire (pour répondre à la croissance des besoins liée à l'annonce des grands projets industriels) qui traduit la volonté des partenaires (État, Région, Département, Métropole, collectivités locales, GPMM, SNCF Réseau, ...) de développer des actions complémentaires pour favoriser le report modal. Le projet de liaison Fos-Salon s'inscrit dans cet ensemble d'aménagements.

Elle présente les objectifs de la liaison Fos-Salon, aménagement de la RN569 et contournement de Fos-sur-Mer, ainsi que l'itinéraire envisagé sur chacune des sections de la RN569.

2.1. Cadre et périmètre de la concertation

La DREAL partage le cheminement ayant conduit à la solution de financement proposée.

Elle précise que le périmètre de la concertation porte uniquement sur la liaison entre Fos et Salon (RN569). L'état actuel des études, ainsi que l'installation de la nouvelle municipalité de Fos-sur-Mer, ne permettant pas à ce stade de mener une concertation sur le contournement de Fos-sur-Mer, qui fera l'objet d'une séquence ultérieure.

Elle indique que le contrat de plan État-Région (CPER) permet de préfinancer des opérations ponctuelles de sécurisation, réalisables en amont de l'intégration du projet à une concession, telles que :

- la dénivellation du giratoire de la Fossette ;
- le giratoire de Toupiguières ;
- le giratoire des Bellons, dont la dénivellation est portée par la Métropole.

3. Une solution de financement par intégration à une concession

La DREAL indique que le coût actuel du projet est estimé à 566 M€, alors que le volet routier du CPER s'élève à 495 M€ sur la région : un financement de la liaison Fos-Salon par ce seul contrat priverait l'ensemble de la région de financement routier pendant six ans, ce qui n'est pas envisageable. Un financement exclusivement assuré par le CPER nécessiterait par ailleurs un délai de l'ordre de vingt à vingt-cinq ans pour financer la totalité de l'opération.

Elle présente la proposition portée par le ministère chargé des Transports : les concessions autoroutières arrivant à échéance doivent être renouvelées, et la conférence « Ambition

France Transports » invite à relancer un appel à concession selon une répartition plus équilibrée, permettant notamment de financer des projets à caractéristiques autoroutières intégrables à une concession. Cette orientation est confirmée par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) en 2026.

Elle précise que l'intégration à une concession permettrait de mobiliser les recettes de péage de l'ensemble du périmètre concédé pour financer les travaux et l'exploitation de la liaison Fos-Salon, sans mobiliser de subvention d'équilibre publique.

Elle indique que cette solution suppose :

- des échangeurs dénivelés, afin de ne pas mélanger trafic local et trafic autoroutier ;
- l'instauration d'un péage ;
- l'absence d'accès directs.

Elle rappelle que le coût moyen actuel du péage sur le réseau autoroutier français s'établit à 9,6 c€/km.

Elle indique que ce qui est présenté ce soir porte notamment sur la nécessité d'une mise à 2x2 voies, au regard de l'importance du trafic attendu.

3.1. Temps d'échange en plénière

3.1.1. Concernant les impacts environnementaux et la trajectoire de dé-carbonation :

M. Christian MARQUIS, Collectif Cistude indique participer à l'ensemble des réunions de concertation depuis 2021 et rappelle qu'un consensus n'a jamais existé sur le projet. Il précise qu'une solution consensuelle avait toutefois été trouvée il y a deux ans, ne satisfaisant pleinement personne mais permettant d'avancer : une mise à 2x2 voies sur la section Centre, en l'absence d'impact environnemental notable.

Il considère que le projet ne peut pas être présenté comme s'inscrivant dans une logique de décarbonation, dans la mesure où il produira davantage de particules fines et de gaz à effet de serre et contribuera au réchauffement climatique à proportion de l'augmentation du trafic qu'il engendrera.

Sur le financement, il estime que recourir aux sociétés autoroutières pour financer ce type de projet relève d'un choix politique dont les bénéfices profitent toujours aux mêmes acteurs, alors que ce sont les Français qui financeront in fine le projet.

Un représentant de la Métropole Aix-Marseille-Provence indique que le chiffre avancé pour les émissions carbone de la zone de Fos lui semble erroné : il évalue la contribution industrielle de Fos à environ 20 % des émissions industrielles nationales, soit environ 4 % des émissions nationales totales.

M. CLARET, Mouvement national de lutte pour l'environnement, estime qu'une 2x2 voies ne constitue pas une nécessité absolue et considère que le passage d'une infrastructure autoroutière au sein d'une réserve naturelle régionale constituerait une première en France, et n'est donc pas acceptable sur la section Nord.

M. Didier TRONC, Comité du Foin de Crau, rappelle que la mission de la DREAL porte sur l'environnement et demande que l'aménagement respecte prioritairement les enjeux de biodiversité. Il relève que les objectifs généraux du projet mentionnent la lutte contre le changement climatique, alors que les prairies qui seraient éradiquées par le projet contribuent elles-mêmes à cette lutte.

3.1.2. Concernant l'équité du financement par péage :

M. Denis CHABALIER considère que le financement du projet pose une question d'égalité entre citoyens : les salariés travaillant sur la zone de Fos et habitant à Martigues n'auraient rien à payer pour se rendre sur la ZIP alors que ceux habitants à Istres, Miramas ou Grans devraient payer.

Il relève également que des responsables locaux ont mobilisé, selon lui, des budgets routiers pour financer la déviation de Miramas, alors même qu'il est indiqué aujourd'hui que les pouvoirs publics ne parviennent pas à mobiliser les financements nécessaires à la liaison Fos-Salon.

M. Didier TRONC indique ne pas avoir de remarque sur le tracé, les dessertes agricoles étant prévues, mais rappelle la nécessité de prévoir la transparence hydraulique nécessaires à l'activité agricole.

Il se dit sceptique quant à l'efficacité du péage : les usagers refusant de payer pour un trajet de quelques kilomètres se reporteront sur le réseau secondaire, de même que les poids lourds, de sorte que la route continuera d'être encombrée. Il relève que l'État disposait de quarante ans pour trouver une solution de financement, et s'interroge sur la priorité donnée au financement d'une ligne à très haute tension pour le développement des activités industrielles du port alors que le financement de la route demeure incertain alors qu'elle est également stratégique pour le développement de Fos.

Mme Evelyne DIETRICH, habitante d'Entressen interroge le maître d'ouvrage sur la localisation exacte des habitants concernés par les nuisances sonores et sur le positionnement des murs anti-bruit prévus, afin que les personnes concernées en soient informées.

4. Présentation des variantes du secteur Centre

4.1. Aménagement de la section Centre

La DREAL présente la variante préférentielle de la section Centre : un aménagement sur place, avec dénivellation systématique des échangeurs afin d'éviter la congestion générée par les carrefours plans actuels.

Elle signale des points de vigilance particuliers :

- Le doublement du viaduc de Miramas, à réaliser en coordination avec SNCF Réseau,
- L'obligation de ne pas aggraver le niveau sonore par rapport à la situation existante. Des écrans acoustiques sont prévus dans le projet à cet effet.

1.1. Scénarios de péage

La DREAL présente les deux scénarios de péage soumis à la concertation. Elle précise que le coût du péage présenté constitue une estimation basée sur le coût moyen du péage sur le réseau autoroutier français qui s'établit à 9,6 c€/km les tarifs définitifs devant être fixés à l'issue d'une procédure de mise en concurrence du futur concessionnaire :

- Scénario 1 : péage homogène sur l'ensemble de l'itinéraire ;
- Scénario 2 : sections Nord et Sud payantes, section Centre libre de péage.

Elle indique que, dans les deux scénarios, le coût total pour un usager parcourant l'intégralité du trajet reste identique. Des formules d'abonnement pourraient être proposées par le futur concessionnaire et ne sont pas prises en compte dans les tarifs mensuels et annuels qui sont présentés.

Elle présente les hypothèses de report de trafics liés à l'instauration d'un péage, en précisant que le réseau secondaire bénéficie de la réalisation de la liaison Fos-Salon même en configuration payante.

Le garant, M. Jean-Michel FOURNIAU, précise que la comparaison est effectuée par rapport à la situation projetée en 2035, les opérations de sécurisation et de fluidification étant, dans les deux scénarios, considérées comme réalisées. Il relève qu'un problème de report de trafic sur les axes secondaires devra être géré à travers la conception des échangeurs.

5. Travail en ateliers

Les participants se sont répartis sur quatre tables thématiques, chacune animée par un référent technique de la DREAL ou du bureau d'études Egis et accompagnée d'un hôte de table. Deux tours de trente-cinq minutes environ ont été organisés, les participants pouvant changer de table entre les 2 tours :

- Table 1 – les scénarios de péage ;
- Table 2 – le dimensionnement et le positionnement des échangeurs ;
- Table 3 – les mesures environnementales et l'insertion paysagère ;
- Table 4 – l'intermodalité et les services associés.

Compte tenu du manque de temps, il n'y a pas eu de restitution des travaux des tables en plénière.

5.1. Table 1 – Les scénarios de péage

Sur le péage et les tarifs :

- Une majorité des participants s'est déclarée opposée au principe du péage sur les trajets courts, à l'exception pour les poids lourds ;
- Un seul participant s'est déclaré favorable au principe d'un péage sur la liaison Fos-Salon, au motif du gain de temps attendu ;
- Le coût annuel estimé (de l'ordre d'un demi-SMIC par an) étant jugé inacceptable pour les travailleurs et les riverains, avec un risque de révision tarifaire à la hausse ;
- Une demande d'exonération a été formulée pour les seuls poids lourds accédant à la zone de Fos, avec une interdiction d'accès aux voies secondaires et une obligation de circulation sur le tronçon à 2x2 voies ;
- Une distinction a été demandée entre poids lourds locaux et poids lourds de longue distance, avec une demande de préservation des transporteurs indépendants, estimés à environ 40 % du trafic poids lourds ;
- Un risque de report de trafic poids lourds supplémentaire vers le réseau secondaire a été souligné en cas de contournement du péage, ce réseau étant jugé non adapté (largeur des voies, état des chaussées), avec des conséquences en matière d'insécurité, de pollution et de congestion en traversée urbaine, indépendamment même du volume de trafic à venir ;
- Un risque de congestion sur la liaison Fos-Salon elle-même a été signalé en cas de recours à des micro-péages ;
- Une inquiétude a été exprimée sur une reprise à terme de la concession par le groupe Vinci, avec un risque d'augmentation tarifaire par rapport aux annonces actuelles.

Sur le financement du projet, des propositions alternatives ont été formulées :

- Solliciter les industriels du Grand Port Maritime de Marseille et les entreprises multinationales installées sur le port, au regard de leurs bénéfices ;
- Étudier la possibilité d'un financement par les recettes des quatre radars positionnés sur l'axe.

Sur l'annonce du projet et le recours à la concession, plusieurs participants ont exprimé leur incompréhension :

- Le changement de doctrine entre l'annonce de 2021, portant sur une autoroute sans péage, et la proposition actuelle a été perçu par certains comme remettant en cause la nature même de la concertation, plusieurs années d'échanges antérieurs se trouvant, selon eux remis en question par la proposition de financement ;
- L'abandon de l'aménagement en 2x1 voies au Nord, jugé acceptable en 2021, au profit d'une 2x2 voies traversant la réserve naturelle, a été qualifié par certains d'aberration, avec le sentiment que les choix seraient déjà arrêtés et ne laisseraient plus de place à la discussion ;
- Des interrogations ont porté sur les capacités de financement de l'État par ailleurs avec à titre de comparaison, les investissements pour les Jeux olympiques d'hiver de 2030 ;
- Plusieurs participants ont estimé que la justification du projet par la décarbonation n'était pas cohérente avec l'objectif de développement de la zone de Fos, et ont jugé les réponses apportées par la DREAL insuffisantes sur ce point.

5.2. Table 2 – Le dimensionnement et le positionnement des échangeurs

Les échanges ont porté sur les risques de report de trafic aux abords des échangeurs (secteurs des Bellons, d'Entressen, de Dassault), sur l'accès piéton et multimodal aux zones commerciales (secteurs du Vélodrome, de Guynemer) et sur la concentration des flux constatée sur l'avenue Radolfzell.

- Des interrogations ont porté sur les distances minimales entre échangeurs, évoquées autour de 1 200 mètres selon les précisions apportées par Egis, ainsi que sur la prise en compte du trafic poids lourds dans le dimensionnement des bretelles ;
- Des observations ont porté sur la configuration de certains carrefours existants (giratoires, carrefours en patte d'oie), jugés difficilement lisibles ou insuffisamment sécurisés, notamment aux abords du centre d'essai de BMW ;
- La question du traitement piéton entre les zones commerciales des deux côtés de la transhumance a été posée, l'absence de cheminement dédié au carrefour des Bellons obligeant aujourd'hui certains déplacements de proximité à s'effectuer en voiture ;
 - Egis a indiqué que la réservation d'espaces piétons serait prévue dans la conception des échangeurs.

5.3. Table 3 – Les mesures environnementales et l'insertion paysagère

Concernant les milieux naturels et la ressource en eau :

- Le Foin de Crau a fait l'objet d'un point de vigilance particulier, l'impact du projet étant évalué à environ 6 hectares, avec une interrogation sur les mesures de recharge de la nappe ;
- L'impact sur les canaux d'irrigation et d'assainissement a été discuté, avec une demande de prise en compte de l'existant à partir des données disponibles (système d'information géographique de la fédération départementale des structures hydrauliques), de maintien des accès aux canaux pour l'entretien et de rétablissements hydrauliques adaptés ;
- La sensibilité de la nappe phréatique dans le secteur dit du « Sillon de Miramas », identifié comme stratégique pour l'alimentation en eau potable (débit et vitesse d'écoulement élevés), a été soulignée, avec un risque de pollution à prendre en compte ; il a été rappelé que le SYMCRAU dispose de cartographies de profondeur de la nappe.

Concernant les milieux protégés et la compensation environnementale :

- S'agissant du site Natura 2000, une prise d'attache avec le SYMCRAU a été suggérée ;
- S'agissant de la compensation des habitats naturels, une difficulté a été signalée du fait des besoins cumulés de plusieurs projets (Métropole, passerelle des Bellons, foin de Crau) sur un périmètre de coussouls de l'ordre de 8 km ;
- S'agissant des coussouls de Crau, il a été indiqué qu'il n'est pas possible de reconstituer ce milieu à l'identique, la fonctionnalité d'habitat pour les espèces impactées pouvant néanmoins être recrée ;
 - Une analyse de la nature et de la qualité des coussouls existants est en cours de finalisation ;
- Des inquiétudes ont été exprimées sur la qualité de l'air et le niveau de bruit, ainsi que sur la capacité du projet à répondre à ces enjeux et à respecter les continuités écologiques, en lien avec les gestionnaires de réserves naturelles ;
- Une demande a été formulée pour que soit développée une solution de gestion des déchets liés à l'augmentation du trafic.

5.4. Table 4 – Intermodalité et services associés

Concernant le report modal vers le fret ferroviaire et les transports collectifs :

- Une augmentation du fret ferré a été demandée, en priorité par rapport au mode routier ;

- L'amélioration de la desserte ferroviaire de la zone industrialo-portuaire (ZIP) a été proposée, pour le fret comme pour les voyageurs, afin de permettre aux salariés du port d'accéder au site en train ;
- Depuis la gare de Fos, la mise en place de navettes toutes les trente minutes vers la ZIP a été suggérée, sur le modèle de la desserte existante à Miramas ; le développement de la capacité du réseau ferré entre Istres et Miramas a également été évoqué en complément.

Concernant les modes actifs et les transports en commun :

- Le rétablissement de la voie cyclable à son tracé initialement prévu, notamment au niveau de la traversée du Silos, a été demandé, avec une concertation à mener avec les associations concernées ;
- Une collaboration avec les industriels et la base militaire a été proposée pour la mise en place de navettes à destination des salariés, ainsi qu'un financement du transport en commun par les entreprises ;
- Des précisions ont été demandées sur la part d'augmentation du fret prévue par rapport à celle du trafic voyageur.

Concernant le stationnement et le covoiturage :

- L'implantation de parkings de covoiturage à proximité des échangeurs a été évoquée, avec la mise en place de bornes de recharge électriques et l'organisation de correspondances en transport public depuis ces parkings ;
- Il a été souligné que l'usage des transports publics dépendrait de l'adaptation des horaires, de la fiabilité des correspondances et de la qualité globale du plan de desserte, notamment pour améliorer l'accès des salariés à la ZIP.

6. Suites et clôture

La DREAL remercie les participants pour la qualité des échanges. Elle rappelle la disponibilité de la DREAL pour continuer à affiner le projet au cours de la démarche de concertation et présente les dates clés et le calendrier prévisionnel à l'issue de la concertation.

Elle indique que les travaux se poursuivent, en parallèle du calendrier de la concertation, sur deux volets :

- le contournement de Fos-sur-Mer ;
- les opérations de sécurisation et de fluidification à court terme.

Les prochains ateliers sectoriels se tiendront le 7 juillet 2026 à Grans (secteur Nord) et le 8 juillet 2026 à Fos-sur-Mer (secteur Sud), de 18h30 à 20h30. Des permanences de la DREAL

sont par ailleurs organisées en mairies du 29 juin au 10 juillet 2026, et le recueil des contributions se clôture le 15 juillet 2026.

M. Jean-Michel FOURNIAU, garant de la concertation continue, remercie à son tour les participants et demande à la DREAL de transmettre dans les meilleurs délais le compte-rendu de la réunion ainsi que les comptes-rendus des prochains ateliers. Il souligne l'importance de réinscrire le calendrier spécifique de préparation de la concession dans le calendrier global du projet, notamment en vue d'une décision ministérielle destinée à acter les orientations retenues ; il indique que les garants veilleront à la manière dont les enseignements de la phase de concertation seront pris en compte dans cette décision ministérielle.

7. ANNEXE – LISTE DES PRÉSENTS

Nom	Prénom	Organisme
MAÎTRISE D'OUVRAGE (DREAL PACA)		
FABRE	Nadia	DREAL PACA – Service Transports Infrastructures Mobilités
DUMONT	Laurent	DREAL PACA – Responsable d'opération
IGOULMIMENE	Carine	DREAL PACA – Appui responsable d'opération
BARBONI	Géraldine	DREAL PACA – Chargée des procédures environnementales
ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE – CONCERTATION		
FLEURUS	Jordan	Nicaya conseil – AMO concertation DREAL PACA
DUBART	Louise	Nicaya conseil – AMO concertation DREAL PACA
LAFORGUE	Molly	Nicaya conseil – AMO concertation DREAL PACA
BUREAU D'ÉTUDES (EGIS)		
FIORDELISI	Raphael	Egis – Bureau d'études techniques
PANEK	Edgar	Egis – Bureau d'études techniques
DESILLE	Benoit	Egis – Bureau d'études techniques
POUCHELLE	Hippolyte	Egis – Bureau d'études techniques
GARANTS DE LA CONCERTATION (CNDP)		
FOURNIAU	Jean-Michel	CNDP – garant de la concertation
PARTICIPANTS		
ARGOUARCH	Yann	SYMCRAU
BERNEX	Jean-Luc	
BERTIN	Anne	FDSH13
BREZIA	Luc	Mairie d'Istres
BRUN	Luc	Agriculture Alimentation MAMP
CHABALIER	Denis	
CIALLELLA	Emmanuelle	
CIALLELLA	Francesco	
CLARET	René	
D'OLIVEIRA	Philippe	
DIETRICH	Evelyne	Habitante d'Entressen
FERRER	Errol	Ensemble pour demain - Miramas
FRAU	Vincent	Élu / habitant
GAZEAU	Jérôme	
GIBAUD	David	MAMP - Agriculteur
GIRAUD	Maria	Istres
GOY	Eliane	Ensemble pour demain
GUIRAUD	Sébastien	

Nom	Prénom	Organisme
GUIRAUD	Bruno	LVDE
JAMET	Béatrice	Sous-préfecture Istres
JUSTE	Audrey	
LEBAN	Michel	Commission mobilité Istres
LEMMI	François	Agriculteur
MARQUIS	Christian	Collectif Cistude
MARTIN	Sébastien	Association "Le Grillon"
MAUDUIT	Catherine	
MILLEVILLE	Christelle	Collectif Cistude
PAILHOUS	Stéphane	EELV Istres
PECOTTON	Wilfried	Habitant Istres
PIZOT	Gilbert	
PLANELLES	Jocelyn	Mairie d'Istres
PLANQUE	Géraldine	GPMM
ROUAT	Hervé	
SIDENIUS	Jakob	UMF + Seayard
TROLY	Jean-Claude	Entressen
TROLY	Eloise Charlotte	
TRONC	Didier	Comité du Foin de Crau
VIENTOT	Ghislain	Mairie d'Istres - adjoint au Maire
PRETOT	Robin	Maire d'Istres