

2^{ème} Rapport intermédiaire de la concertation continue

Liaison routière Fos-Salon

Concertation continue

Du 11 juillet 2022 au 28 juillet 2023

Jean-Michel Fourniau

Audrey Richard-Ferroudji

Date de remise du rapport : le 13 novembre 2023



Sommaire

Préambule	4
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	4
La mission des garant-es	4
Fiche d'identité du projet	5
Maître d'ouvrage	5
Contexte du projet	5
Objectifs du projet selon le MO	5
Caractéristiques principales	5
Coût	5
Localisation du projet	6
Calendrier	7
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public	8
Actualités du projet et évolutions	10
Sept. 2022 : Décès du maire de Fos et report du groupe de travail secteur Sud	10
Oct.-Nov. 2022 : Enquête publique sur l'extension de la Réserve Nationale des coussouls de Crau et réintégration de la variante 1 dans les études	10
Loi 3DS et maintien de la maîtrise d'ouvrage de la DREAL	12
Nov. 2022 : Comité de suivi intermodal et insertion du projet de liaison routière dans les projets en faveur de la multimodalité	12
Dec. 2022 : Rapport du Conseil d'orientation des infrastructures et inscription du projet dans les futurs contrats de plan État-Région	14
Printemps 2023 : Annonces d'implantation de grands projets industriels sur la ZIP et actualisation des scénarios de trafic	15
Printemps 2023 : Mouvement social contre la réforme des retraites et nouvelles modifications du calendrier	16
Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?	18
Avis des garant-es sur le déroulement de la concertation	18
Modalités mises en œuvre	18
Ajustement des thématiques des groupes de travail et richesse des échanges autour du partage des études	19
Une nécessaire vigilance sur la clarté et le respect du cadre de concertation proposé : organisation des rencontres et modération	20
Nouveau report de l'ouverture à un plus large public	20
Les arguments exprimés	21
Controverses sur les mesures et prévisions de trafic	21
Poursuite des questionnements sur l'opportunité du projet	21
Réaffirmations d'attentes sur l'intermodalité	21
Prise en compte des risques industriels et des enjeux sanitaires dans le choix des variantes	22
Actualisation des enjeux de la démarche ERC (Eviter Réduire Compenser) sur les atteintes à l'environnement	22

L'enjeu de cohérence des politiques publiques réaffirmé vis-à-vis des nouveaux projets industriels	23
Des critères alternatifs de choix des variantes	23
Les suites de la concertation continue	24
Préconisations des garantes sur la suite de la concertation continue	25

Préambule

Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

À la suite du débat public sur le projet de liaison routière Fos-Salon, mené du 1^{er} septembre 2020 au 31 janvier 2021, le ministère de la transition écologique et le ministère des transports ont décidé de poursuivre le projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue. La Commission nationale du débat public a chargé Jean-Michel Fourniau et Audrey Richard-Ferroudji de les garantir dans cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Les garant-es ont publié le 10 septembre 2022 leur rapport sur la première séquence de la concertation couvrant la période de juillet 2021 à juillet 2022. Le présent document est le deuxième rapport intermédiaire des garant-es, couvrant la période d'août 2022 à octobre 2023, soit la majeure partie de la séquence 2 de la concertation continue. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant l'année passée et il indique les préconisations des garant-es pour la suite de la concertation continue.

- 10 avril 2019 : La CNDP est saisie par le ministère des transports ;
- 1^{er} septembre 2020- 31 janvier 2021 : débat public mené par la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) présidée par Jean-Michel Fourniau ;
- 31 mars 2021 : Publication du bilan du débat public et du compte-rendu de la CPDP ;
- 29 juin 2021 : Publication de la décision ministérielle sur la poursuite du projet routier Fos-Salon ;
- 7 Juillet 2021 : Avis de la CNDP sur la décision ministérielle et nomination des garant-es de la concertation continue sur le projet routier Fos-Salon, Jean-Michel Fourniau et Audrey Richard-Ferroudji ;
- 1^{er} mars 2022 : Réunion publique de lancement de la concertation continue par le maître d'ouvrage, démarrant par une première séquence de connaissance partagée ;
- 10 septembre 2022 : Publication du premier rapport intermédiaire de la concertation continue ;
- 28 février 2023 : Réunion publique démarrant la deuxième séquence de la concertation continue par le maître d'ouvrage, consacrée au recueil des enjeux prioritaires pour la conception des variantes ;
- 13 novembre 2023 : Publication du deuxième rapport intermédiaire de la concertation continue.

La mission des garant-es

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit de toute personne vivant en France à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Ce droit est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'environnement. Afin de le garantir, la CNDP désigne une ou des personnes neutres vis-à-vis du projet et indépendantes à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.). Elles garantissent que les démarches de concertation mises en place par le porteur de projet sont de nature à assurer la bonne information et la participation du public. Tout au long de sa mission, les garant-es font attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à ce que le maître d'ouvrage traite de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et inclut tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, les garant-es s'assurent que :

- les recommandations de la CNDP et les engagements du maître d'ouvrage issus du débat public soient bien prises en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fassent l'objet d'échanges.

Les garant-es ont reçu le 8 juillet 2021 une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet.

Fiche d'identité du projet

Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage est la Dreal Paca (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur), maître d'ouvrage de l'opération au niveau local sous l'autorité du préfet de région, coordinateur des itinéraires routiers.

Contexte du projet

Le projet de liaison routière Fos-Salon est un projet ancien qui suscite beaucoup d'attention et d'attentes dans le territoire. Depuis les années 1970, se sont succédées plusieurs versions du projet, certaines partiellement réalisées, et des promesses repoussées à plus tard.

Lors du débat public en 2020, débattre de l'opportunité du projet ne se réduisait pas à répondre à la question « faut-il faire ou ne pas faire un projet ? », mais consistait à discuter des conditions actuelles sous lesquelles pourrait se réaliser le projet porté par le maître d'ouvrage, et s'il répondait bien aux enjeux d'aujourd'hui et de demain. Cet enjeu reste majeur dans la concertation continue.

Le débat public a également montré que le projet de liaison routière était une des « pièces d'un puzzle » dans lequel le développement économique, l'aménagement urbain, l'amélioration de la santé et la préservation des ressources naturelles et agricoles et de la biodiversité composent un même système territorial. Élément de ce système, la liaison Fos-Salon doit s'envisager à partir du territoire et de ses activités. Pour répondre pleinement aux besoins de déplacements quotidiens des habitants et de transport des marchandises, la complémentarité entre les modes de déplacement doit être organisée. Les enjeux sont renouvelés aujourd'hui avec les projets de réindustrialisation de la zone industrialo-portuaire.

Objectifs du projet selon le MO

Le projet de liaison Fos-Salon, a vocation selon le maître d'ouvrage à :

- « Améliorer la liaison entre les différents pôles urbains de Fos, Istres, Miramas et Salon-de-Provence, en offrant une desserte de tous les « pôles générateurs de déplacements » via de nombreux échangeurs ;
- Développer l'intermodalité en incitant à l'adoption de moyens alternatifs à l'autosolisme en proposant des points de connexions avec les différents transports en commun ;
- Contribuer à accroître la compétitivité du GPMM (Grand Port Maritime de Marseille) et accompagner le développement de la ZIP (Zone Industrialo-Portuaire) en leur assurant une desserte performante (depuis le nord via l'A54, depuis l'est via l'A55) et en améliorant significativement les connexions entre le port, sa couronne logistique de proximité et son hinterland vers le couloir rhodanien et l'arc méditerranéen ;
- Fluidifier et améliorer la sécurité de la circulation sur cet axe majeur ;
- Réduire les nuisances aux populations et les impacts sur le cadre de vie et l'environnement. »

(source : site du projet par le Maître d'ouvrage <https://www.liaison-fos-salon.com/> - septembre 2023)

Caractéristiques principales

Le projet concerne une infrastructure d'environ 25 km reliant le grand port maritime et la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer à l'autoroute A54 et améliorant le contournement de Fos-sur-Mer depuis l'autoroute A55.

Coût

Le montant de l'opération était estimé en 2021 entre 272 et 500 M€ TTC (aux conditions économiques de 2015), selon les variantes qui seront retenues.

Localisation du projet

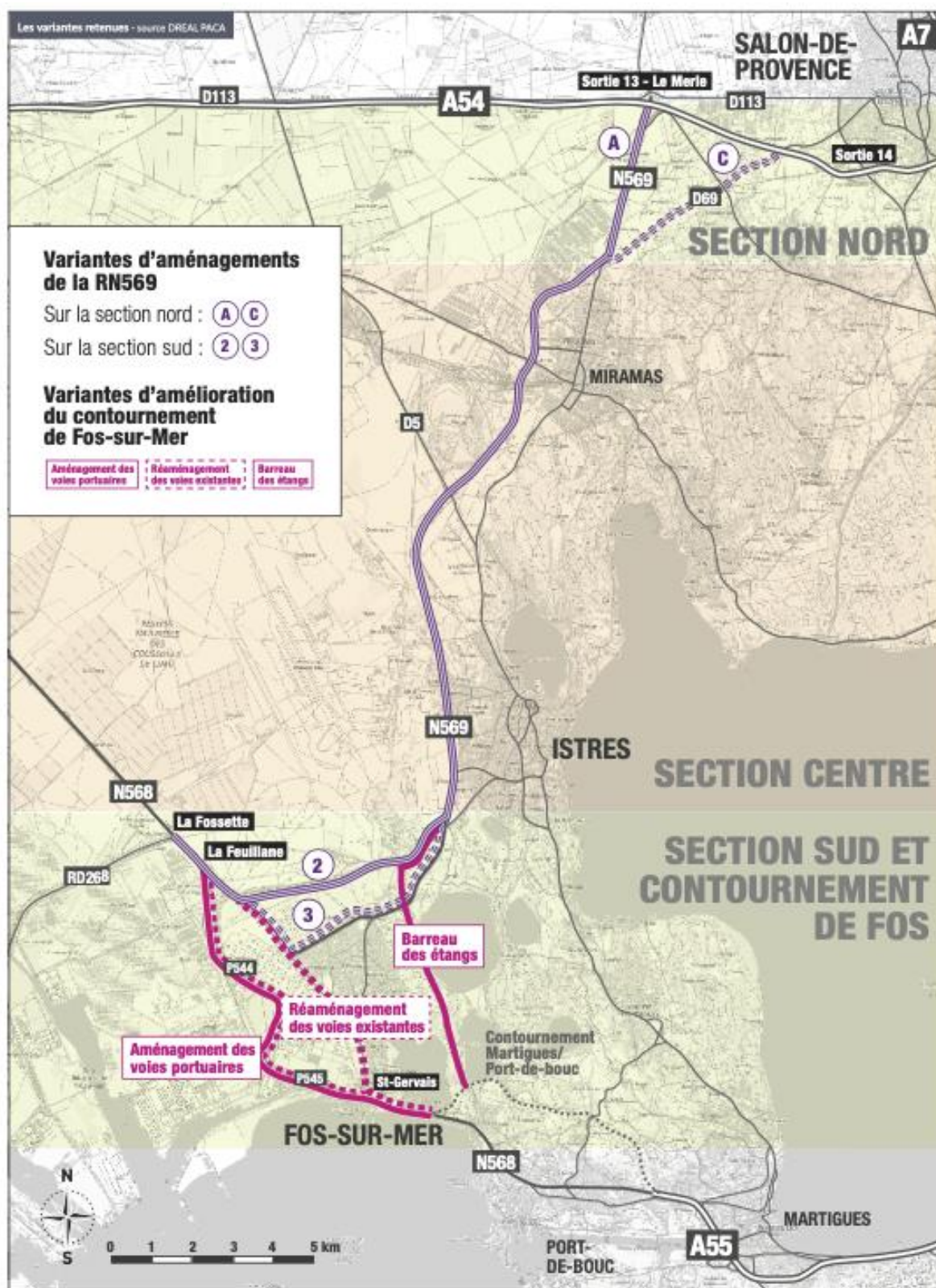


Figure 1 : Carte de localisation du projet suite au débat public (Source : Maître d'ouvrage)

Calendrier

Le calendrier de la concertation a vu un décalage d'un an depuis la version présentée dans notre dernier rapport intermédiaire. Nous reviendrons dans une section suivante sur certaines raisons de ce décalage.

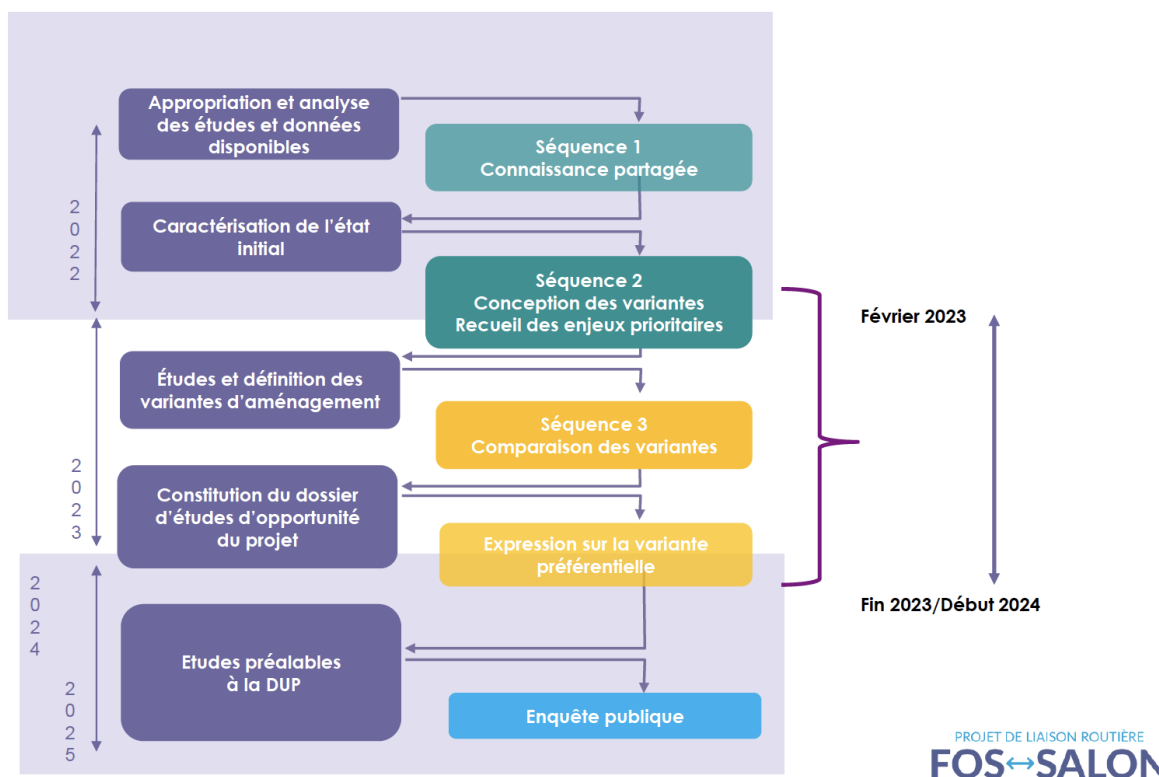


Figure 2 : Calendrier de la concertation actualisé - Source : document de travail du maître d'ouvrage du 27 juillet 2023

Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public

A l'issue du débat public, la CNDP, dans son avis du 7 juillet 2021¹, s'était félicité de ce que la décision ministérielle en date du 29 juin 2021² prenne en considération de manière détaillée l'expression du public au cours du débat ainsi que les recommandations la synthétisant formulées par la commission particulière du débat public dans son compte rendu³. **Le projet de liaison routière Fos-Salon est ressorti du débat fortement amendé**, ce qui a montré l'utilité du débat public pour mieux répondre aux besoins et aspirations des habitants et du territoire.

La commission avait noté avec satisfaction l'**attention de la décision aux enjeux de multimodalité** pour répondre aux besoins de mobilité des personnes et de transport des marchandises sur le territoire de l'ouest de l'étang de Berre, et aux enjeux de cohérence des politiques publiques sur ce territoire visant à l'amélioration de la santé des habitants, à la préservation de l'environnement et du climat, des ressources en eau et de l'agriculture. La *Note de juillet 2021 sur la poursuite du projet à l'issue du débat public*⁴ qui accompagnait la décision ministérielle, apportait des précisions utiles sur l'organisation et le calendrier de la concertation.

Points d'alerte pour la concertation continue

En juillet 2021, la commission avait cependant alerté le maître d'ouvrage sur deux orientations, parmi les recommandations faites par la CPDP, qui ne trouvaient pas suffisamment d'écho dans la décision :

- Le « comité de suivi des projets de mobilité et de transports du territoire » créé pour s'assurer de l'adéquation du projet Fos-Salon avec l'ensemble des projets de mobilité du territoire doit adopter une approche replaçant le projet de liaison routière dans le **système territorial** dans son ensemble. À ce titre, il doit pouvoir prendre en compte les **impacts cumulés** des multiples aménagements projetés sur le territoire (nouveaux lotissements, équipements ou emprises industrielles ou logistiques) et dont la liaison facilitera l'installation. Le débat a attiré l'attention sur les **limites des compensations** possibles à l'artificialisation des sols dans le territoire de l'ouest de l'étang de Berre, qui rendent la question du cumul des impacts particulièrement sensible et demandent une réponse globale à l'échelle du territoire.
- Le respect de la **cohérence des politiques publiques sur le territoire** implique de conduire les études d'opportunité de phase 2 en anticipant l'évolution rapide d'ici 2030, et à l'horizon 2050, que connaîtront leurs cadres réglementaires. La nécessité d'une approche prospective concerne particulièrement les politiques de lutte contre la pollution de l'air, les politiques sanitaires, l'artificialisation des sols, le respect de la biodiversité et les engagements climatiques, politiques sur lesquelles la France et le territoire de la métropole Aix-Marseille accusent des retards importants.

Points de vigilance pour la concertation continue

La commission avait relevé la prise en compte, par la décision ministérielle et la *Note de juillet 2021*, de l'importance des enjeux touchant 3 sujets : les modalités de financement à définir, les études à mener et à la participation des jeunes à organiser dans le cadre de la poursuite du projet. Elle soulignait cependant que :

- La **mobilisation des publics jeunes**, dont le débat a montré qu'ils n'adhéraient pas spontanément au projet, suppose la mise en place de dispositions spécifiques, par exemple un travail avec les lycées, les étudiants, les jeunes salariés ou sans emploi du territoire. C'est un enjeu majeur de la participation dans la phase d'élaboration des choix qui seront soumis à l'enquête d'utilité publique.

¹ https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-07/Avis_2021_91_Fos_Salon_11.pdf

² <https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-07/D%C3%A9cision%20MO%20Fos%20Salon.pdf>

³ <https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-07/Tableau%20de%20suivi%20redditionnel%20-%20D%C3%A9bat%20Fos-Salon-1-ARF.pdf>

⁴ <https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-07/D%C3%A9cision%20MO%20Fos%20Salon%20note%20compl%C3%A9mentaire.pdf>

- La décision ayant retenu un financement public du projet (sauf éventuellement pour la section Nord qui pourrait être adossée à la concession actuelle d'ASF), il apparaît particulièrement nécessaire, comme l'a souligné le débat, que l'État se concerte avec tous les acteurs susceptibles de contribuer au financement du projet, et favorise la mise en place de **solutions innovantes pour un financement efficace et équitable**.
- Pour que les études d'opportunité de phase 2 remplissent les objectifs mentionnés ci-dessus (vérification de l'adéquation du projet Fos-Salon avec l'ensemble des projets de mobilité du territoire, prise en compte des spécificités des mobilités des jeunes, cumul des impacts, démarche ERC avec les limites de la compensation possible sur le territoire, solutions innovantes de financement, évaluations socio-économiques...), la poursuite du projet et la conduite de la concertation nécessitaient de **mettre en place les moyens humains et financiers adéquats**.

La commission tenait également à souligner différents points sur lesquels les garant-es seraient particulièrement vigilants.

Certains points portent sur l'avancement du projet dont **le phasage de la réalisation ne doit pas conduire à son « saucissonnage »** comme la crainte en a été formulée dans le débat :

- La décision ministérielle acte un phasage de la réalisation du projet de liaison routière Fos-Salon, en fonction notamment de la fluidité du trafic et de l'accompagnement des projets du territoire. **Ce phasage ne doit pas faire perdre de vue le projet d'ensemble** consistant dans le réaménagement de la RN569 entre Fos-sur-Mer et l'autoroute A54 et l'amélioration du « contournement » de Fos-sur-Mer. L'évaluation de l'adéquation du projet Fos-Salon avec l'ensemble des projets de mobilité du territoire ne peut en effet se faire qu'à une échelle plus large et à minima celle du territoire de l'étang de Berre.
- Dans cet objectif, le calendrier des études et de la concertation spécifiques sur l'amélioration du « contournement » de Fos et son articulation avec l'ensemble du processus devaient être rapidement précisés pour conserver l'approche coordonnée de la poursuite du projet de liaison routière Fos-Salon.

Points de précision attendus sur la concertation

La commission avait pris acte de la volonté du maître d'ouvrage de présenter aux garant-es nommés par la CNDP les modalités de la concertation continue pour en affiner le contenu, avant sa validation par le comité de pilotage du projet. Quelques points de vigilance portant sur la conduite de la concertation avaient été relevés :

- La poursuite de la concertation impliquait de la doter d'un calendrier propre, à même d'en maintenir la dynamique recherchée pour vérifier l'adéquation du projet Fos-Salon avec l'ensemble des projets de mobilité du territoire, plutôt que celui-ci soit dicté par le seul avancement des études du projet routier. **La conduite de la concertation doit contribuer à définir le rythme des études et non l'inverse.**
- Le **rôle du « comité de suivi des projets de mobilité et de transports du territoire », sa composition, son articulation avec le comité de pilotage du projet**, devaient être rapidement précisés. Il convenait en particulier que les concertations sur la gare de triage de Miramas et les terminaux multimodaux, évoquées à l'article 8 de la décision ministérielle dans le cadre de ce comité de suivi, soient effectivement coordonnées avec la démarche de concertation sur le projet de liaison routière, pour que ce comité puisse s'assurer de l'adéquation du projet Fos-Salon avec l'ensemble des projets de mobilité du territoire.

A l'issue de la première année de concertation continue, les garants ont formulé 3 préconisations pour la deuxième année :

- **Approfondir l'articulation de la concertation continue avec les études**
- **Maintenir une ouverture et une information large du public**
- **Préciser l'interaction entre les différentes instances de la concertation et les concertations parallèles**

Actualités du projet et évolutions

La deuxième année de la concertation continue a été dédiée à la conception des variantes et au recueil des enjeux prioritaires via des études et les temps de la concertation. Aucune nouvelle décision n'a été prise concernant le projet. Les évolutions concernent un **glissement du calendrier des études et de la concertation** du fait de plusieurs événements, **la réintroduction de la variante 1 dans les études et l'actualisation des scénarios de trafic** en tenant compte des projets de réindustrialisation de la zone.

Le déroulement de cette séquence 2 de **la concertation**, a été **fortement impactée par des événements extérieurs au projet** qui ont contribué aux évolutions du projet. Malgré des efforts faits par la DREAL pour annoncer dans les temps lieu et date des réunions, cela a conduit à un net glissement du calendrier initialement prévu et rappelé dans le premier rapport intermédiaire des garant-es (p. 12). L'enquête d'utilité publique sur la liaison routière Fos-Salon étant maintenant prévue courant 2025 et non plus courant 2024 (voir calendrier p.7).

Cette section précise ces différents événements de manière chronologique, leurs impacts sur le projet et sur le calendrier des études et de la concertation.

Sept. 2022 : Décès du maire de Fos et report du groupe de travail secteur Sud

La rentrée 2022 a été marquée sur le territoire de l'ouest de l'étang de Berre par le décès subit du maire de Fos-sur-Mer, Jean Hetsch. Les garant-es tiennent à souligner l'implication de Jean Hetsch dans le débat public puis la concertation. Ils ont transmis à la mairie le 16 septembre 2022, jour de l'enterrement, le message suivant de condoléances :

« Nous avons appris avec beaucoup de tristesse le décès de Jean Hetsch. De la préparation du débat public à la concertation en cours sur le projet de liaison routière Fos-Salon, nous avons pu apprécier l'engagement du maire de Fos-sur-Mer dans la défense des intérêts de sa ville et de ses habitants. Il avait eu à cœur de nous faire découvrir les enjeux de ce projet pour son territoire en nous faisant visiter ses multiples lieux sensibles. La force tranquille de sa parole dans les échanges parfois vifs des réunions publiques soutenait la vigueur de ses démonstrations qui ont fait grandement avancer la cause d'un véritable contournement de sa ville. Nous présentons nos sincères condoléances à ses proches et aux habitants de Fos. Ne pouvant être présents pour présenter directement nos condoléances à Fos, nous vous prions de les relayer. Merci. »

Jean-Michel Fourniau et Audrey Richard-Ferroudji

Garants de la concertation continue sur la liaison routière Fos-Salon

Suite à ce décès, René Raimondi a été élu maire de Fos-sur-Mer le 27 septembre 2022, poste qu'il avait déjà occupé pendant quatorze ans, de 2004 quand il avait succédé à Bernard Granié, réélu en 2001, jusqu'à fin 2018 quand il avait cédé son siège à Jean Hetsch, alors premier adjoint. Concernant le dossier de la liaison routière Fos-Salon et du contournement de Fos, René Raimondi, élu maire, a demandé une réponse de l'État quant à la réintégration dans les études de la variante 1, le raccordement de la N569 à la N568 vers l'entrée de la ZIP, au nord de la commune, présentée lors du débat public mais qui avait été exclue par la décision ministérielle du 29 juin 2021. Cela a conduit au report de la réunion géographique prévue à Fos à l'automne 2022.

Oct.-Nov. 2022 : Enquête publique sur l'extension de la Réserve Nationale des coussouls de Crau et réintégration de la variante 1 dans les études

Le compte rendu du débat public notait (p. 125) :

« Pour la section sud, deux choix distincts mais liés sont à faire, celui concernant les variantes de raccordement de la N569 à la N568 vers l'entrée de la ZIP, celui des variantes du "contournement" de Fos, ces deux portions constituant ensemble le raccordement de l'A55 à la ZIP et à la liaison vers Salon. La Ville et les associations fosséennes défendent depuis plus de 20 ans le même choix, celui du barreau des étangs avec la variante 1 – la seule préservant le peu de réserve foncière de la ville utile pour l'habitat –, l'ensemble réalisant un contournement complet de la ville d'est en ouest par le nord, permettant de reconquérir l'accès à la mer.

L'objectif est de requalifier la N568 en boulevard urbain, du giratoire de Ma Campagne à celui de Fenouillère, dans la continuité de la requalification prévue de l'A55 à Port-de-Bouc que permettra la mise en service attendue du contournement Martigues–Port-de- Bouc. »

La décision ministérielle avait exclu la variante 1 du fait qu'elle se situait dans la zone d'extension prévue pour la réserve des Coussouls de Crau.

Des élus et associations Fosséens avaient réagi à la décision ministérielle et exprimé tout au long de la première phase de concertation leur souhait de voir réintégrer la variante 1 dans les études. Le premier rapport d'étape des garant-es notait (p. 14)

*« Des participants et en particulier les acteurs Fosséens (maire, associations) ont exprimé et réitéré à chaque réunion leur **incompréhension vis-à-vis de l'abandon de la variante 1** du contournement nord de Fos : au cours du débat public, ils avaient argumenté pour montrer que cette variante est la moins coûteuse, celle qui a le moins d'impacts et celle qui préserve le développement urbain de Fos (habitat au nord, accès à la mer) (voir le compte rendu du débat, p. 60-61 et 125). Ils estiment donc que le débat public n'est pas entendu autant qu'il le faudrait. Le maître d'ouvrage a réaffirmé ce choix en termes de cohérence des politiques publiques et d'évitement de dommages à l'environnement, cela vis-à-vis de l'extension de la réserve des Coussouls de Crau en cours (enquête publique prévue à l'automne 2022). Les acteurs Fosséens demandent cependant que cette variante soit maintenue pour la comparaison avec les variantes retenues dans la décision au cours des études d'opportunité de phase 2. Les échanges sur ce point lors de plusieurs réunions ont conduit des participants à questionner le processus de décision et à s'interroger sur le poids des élus locaux (le comité des élus) dans la décision sur la variante préférentielle qui sera retenue à l'issue de la concertation. »*

Au cours de **l'enquête publique sur l'extension de la réserve naturelle nationale (RNN)** des coussouls de Crau, tenue du mercredi 26 octobre au vendredi 25 novembre 2022 dans les 8 communes concernées par le périmètre d'extension, l'État a présenté des ajustements du zonage, notamment sur les parcelles au sud de la RNN, le secteur du Ventillon sur la commune de Fos, validés par le rapport d'enquête publique du 21 décembre 2022 (p. 31). Ces ajustements, tenant compte des remarques faites notamment par le GPMM, la base aérienne d'Istres et la ville de Fos dont le PLU contredisait l'extension envisagée dans ce secteur sud, ont conduit à réintégrer la variante 1 dans les études de la liaison routière Fos-Salon.

Cette réintégration a été annoncée par la DREAL aux garant-es lors d'une réunion le 9 février 2023 puis lors des premières réunions publiques des groupes de travail de la concertation de 2023, la première s'étant tenue le 28 février 2023 à Miramas.

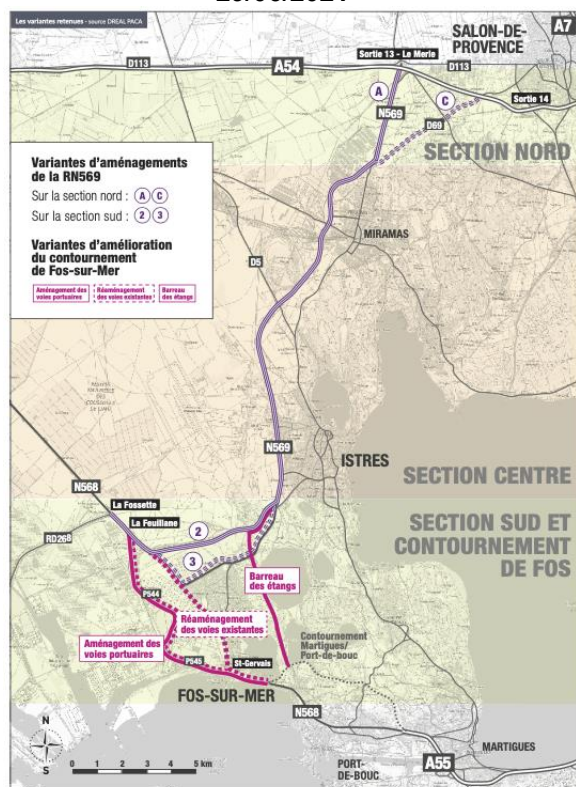
L'attente des résultats de l'enquête publique sur l'extension de la réserve des Coussouls de Crau a conduit au report de la réunion publique du groupe de travail géographique Sud, initialement prévue le 25 octobre 2022, pour que la DREAL puisse apporter une réponse à la question de la réintégration de la variante 1 dans les études du projet de liaison Fos-Salon. La réunion de ce groupe de travail a finalement eu lieu le 16 mai 2023.

Suite à cette réunion, quelques participants ont formulé la **demande d'officialisation de la décision de réintégration de la variante 1**, demande relayée par les garant-es. La DREAL y a répondu le 2 mai 2023 en ces termes :

« La validation du projet d'extension de la RNN des Coussouls de Crau, et notamment de son périmètre, suit son cours, mais ne sera pas formalisée avant plusieurs mois. Le choix de reconsidérer la variante 1 dans les études et dans la concertation a été fait par le maître d'ouvrage afin d'anticiper un probable retrait du secteur du Ventillon du périmètre du projet, compte-tenu des positions exprimées par la mairie de Fos-sur-Mer et le GPMM durant l'enquête publique de ce projet. Cela permet de documenter de manière transparente cette variante au même niveau que les variantes 2 et 3 et d'éviter un décalage significatif du planning de l'opération dans le cas où la décision formelle sur la RNN rendrait obsolète le motif d'abandon de la variante 1 par la DM de juin 2021. Si la phase d'études et de concertation en cours conclut au choix de la variante 1, la nouvelle DM validant la variante préférentielle reviendra sur la décision précédente et justifiera ce choix.

--> Il n'est donc pas envisagé de publier une décision formelle avant la fin des études en cours. »

Tracé retenu par la décision ministérielle du 29/06/2021



Tracé présenté à la concertation en 2023, réintégrant la variante 1 au nord de Fos

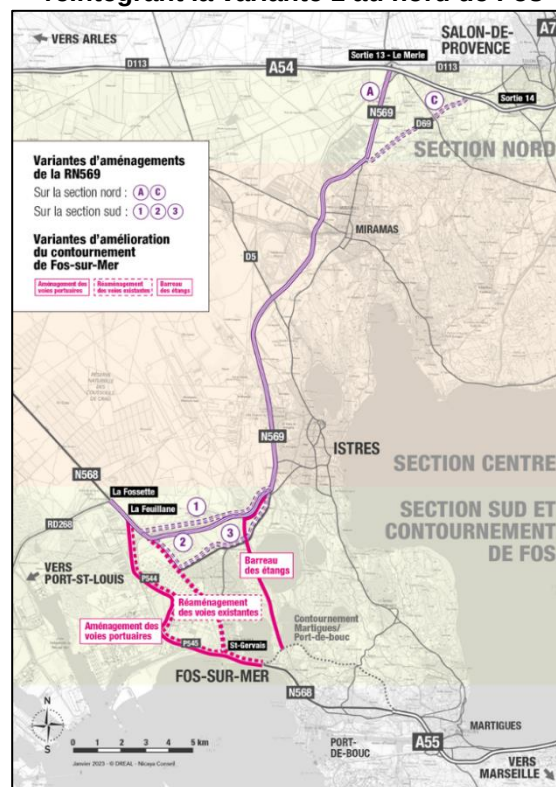


Figure 3 : Réintégration de la Variante 1 dans les cartes du projet

Loi 3DS et maintien de la maîtrise d'ouvrage de la DREAL

La loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, décentralisation, déconcentration et la simplification de l'action publique locale (« loi 3DS ») a prévu le **possible transfert des routes nationales non concédées, aux départements**. Par délibération du 24 juin 2022, le département des Bouches-du-Rhône s'est positionné pour reprendre, à partir de 2024, l'exploitation et le développement des routes nationales, dont la RN569 et la RN568 supports de la liaison routière Fos-Salon (JO du 8 janvier 2023⁵). Cette annonce faite lors des réunions publiques du premier semestre 2023 a suscité des interrogations sur le transfert concomitant au département des Bouches-du-Rhône de la maîtrise d'ouvrage du projet assurée jusque-là par la DREAL. Des craintes ont été exprimées qu'un changement de l'équipe de maîtrise d'ouvrage juste avant le lancement de l'enquête d'utilité publique (alors encore prévue courant 2024) conduisent à son report de plusieurs mois et à des retards dans l'avancement du projet. Des interrogations ont également été soulevées sur les conséquences en termes de financement. Suite à des discussions entre l'État et le département des Bouches-du-Rhône, la DREAL a annoncé oralement lors de la réunion publique du groupe de travail du 16 mai 2023 qu'elle resterait responsable des études du projet de liaison routière Fos-Salon jusqu'à la déclaration d'utilité publique.

Nov. 2022 : Comité de suivi intermodal et insertion du projet de liaison routière dans les projets en faveur de la multimodalité

Les décisions prises pour faire suite du débat public avait prévu la mise en place d'un comité de suivi intermodal afin d'évaluer l'impact en matière de report modal des différents projets d'infrastructure de transport de marchandises et de voyageurs envisagés sur le territoire de l'ouest de l'Étang de Berre. Ce comité s'est réuni une première fois en décembre 2021 et une seconde fois le 18 novembre 2022.

⁵ Décision du 4 janvier 2023 déterminant la liste des autoroutes, routes et portions de voies qui sont transférées ou mises à disposition en application des articles 38 et 40 de la loi no 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (NOR : TRET2236986S) », Journal officiel de la République française, no 7, texte no 33, 8 janvier 2023 ([en ligne](#)).

Lors de cette réunion, le point a été fait sur l'ensemble des projets envisagés sur le territoire, figuré par les deux cartes suivantes. Le projet de liaison routière figure sur ces cartes avec de potentielles articulations avec les autres projets.

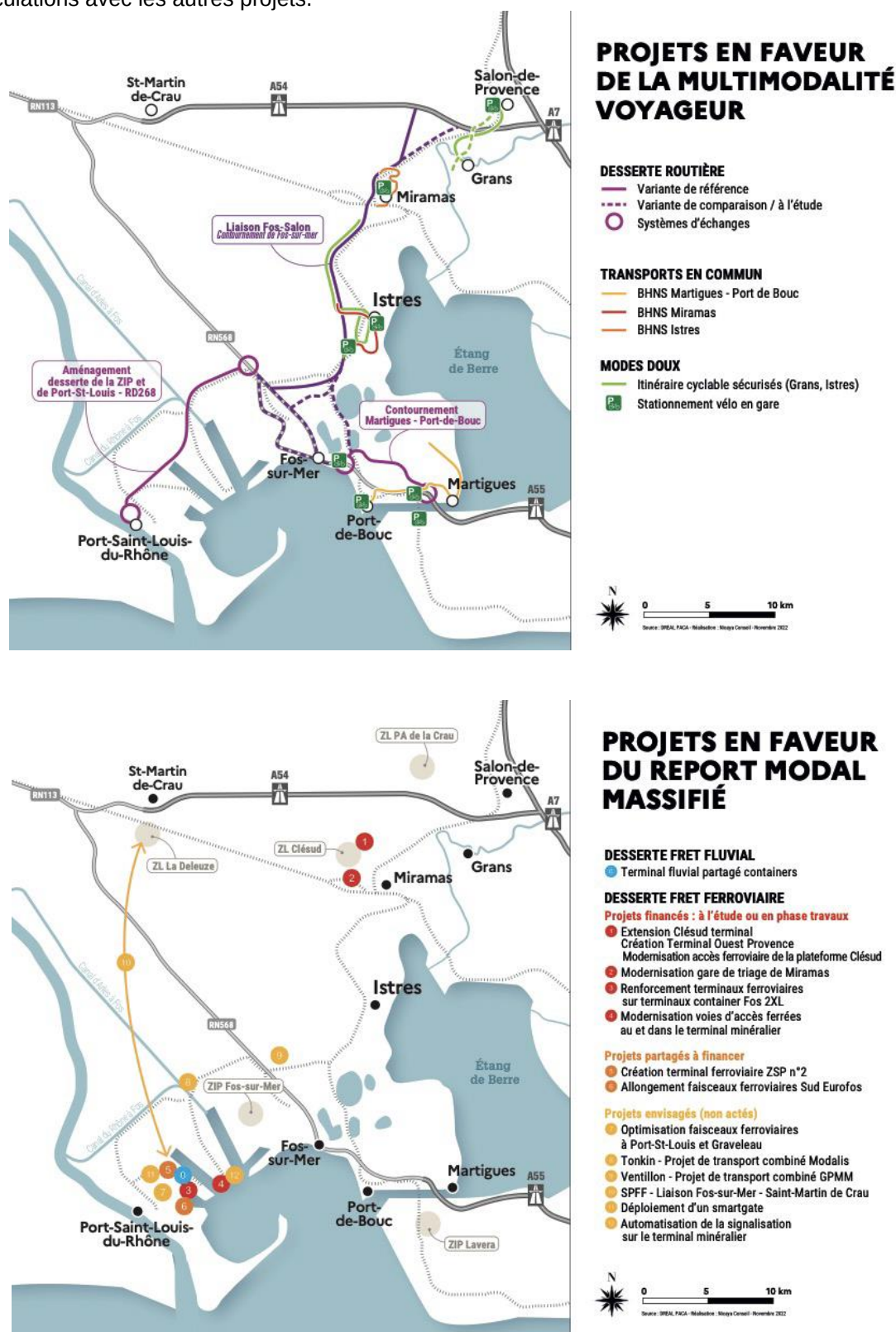


Figure 4 : Projets en faveur de la multimodalité voyageur et en faveur du report modal massifié Source : Comité de suivi intermodal

Dec. 2022 : Rapport du Conseil d'orientation des infrastructures et inscription du projet dans les futurs contrats de plan État-Région

Après un premier rapport en mars 2022 *Bilan et perspectives des investissements pour les transports et les mobilités*, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a publié en décembre son rapport 2022 *Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition* qui réexamine notamment l'ensemble des projets passés en revue dans le rapport 2018, publié avant le débat public. Le *Rapport de synthèse : stratégie 2023-2042 et propositions de programmation* propose 3 scénarios d'évolution des investissements. **Le projet de liaison routière Fos-Salon y est confirmé dans les trois avec des différences de calendrier** de planification des travaux : entre 2028 et 2032, ou entre 2028 et 2037, **en fonction de la capacité de mobilisation financière**. Le rapport annexe de programmation *Compléments sur les programmes et revue des projets* examine le projet Fos-Salon (p. 111) et confirme les enjeux d'aménagement de la liaison Fos-Salon, l'importance de **resituer l'aménagement routier dans l'ensemble des modes** et la place importante du fret ferroviaire pour report modal du transport de marchandises. Ainsi le rapport annexe de programmation indique :

« Le conseil constate la dimension économique forte de ce projet et note que les options ferroviaires et fluviales qu'il convient de privilégier n'apportent pas seules une réponse complète aux besoins prévisibles du port et de sa zone d'activité. Il recommande la poursuite des études afin d'éviter ou de réduire les impacts environnementaux. Il souhaite que l'enquête d'utilité publique soit l'occasion de créer un consensus.

Sur la base d'un financement à 50%, les crédits pour les travaux de la partie non-concédée seraient mobilisés dans le cadre du CPER. Si cette hypothèse est confirmée et sous réserve des priorités négociées au niveau régional, les scénarios cadrage budgétaires et planification écologique conduiraient à un étalement des travaux sur la décennie 2028-2037, et le scénario priorité aux infrastructures permettrait une réalisation plus rapide principalement sur le quinquennat 2028-2032. » (p. 111)

Le tableau final du rapport de synthèse indique (p. 178) :

Opération	Montant AFIT France (arrondi M€2021)	Quinquennat d'engagement des travaux principaux			
		Rappel COI 2018 Scénario 2	Cadrage budgétaire COI 2022	Planification écologique COI 2022	Priorité aux infrastructures COI 2022
Fos-Salon	250	2028-2032	CPER : à revoir après enquête DUP - 2028-2037	CPER : à revoir après enquête DUP – 2028-2037	CPER : à revoir après enquête DUP 2028-2032

Dans le scénario dit de « planification écologique », le rapport de synthèse précise (p. 97) :

« faire avancer la partie prévue en concession sans subvention publique de la liaison Fos-Salon et examiner attentivement les enjeux environnementaux des variantes de tracés envisagées avant le lancement de l'enquête publique (CPER). »

Ces éléments ont été présentés lors de la réunion du groupe de travail « Agriculture et nappe de Crau » du 28 février 2023. À la rentrée 2023 aucune décision n'est encore prise concernant la possible mise en **concession** de la section nord du projet, entre l'autoroute A54 et le carrefour de Toupiquières (déviation de Miramas), par son intégration à la concession existante de l'A54, soutenue lors du débat public par Vinci, société concessionnaire de l'A54. Cette décision ne pourra être prise qu'une fois arrêtée la variante préférentielle pour cette section nord.

Le calendrier encore affiché sur le site de la DREAL (<https://www.liaison-fos-salon.com/le-calendrier>) envisage toujours, comme cela avait été annoncé au moment du débat public, un démarrage des travaux fin 2027. Le rapport du COI décale ce démarrage dans tous les scénarios puisqu'il n'y aurait pas de financement pour les travaux de la liaison routière Fos-Salon avant le CPER 2028-2032, ce qui a été confirmé par le directeur de la DREAL et par le sous-Préfet lors d'une réunion publique sur le projet Carbon le 12 octobre 2023⁶.

⁶ <https://www.concertation-carbon-solar.com/wp-content/uploads/2023/10/CARBON-Retranscription-ReuPubThem4.pdf>

Printemps 2023 : Annonces d'implantation de grands projets industriels sur la ZIP et actualisation des scénarios de trafic

Cette situation est cependant susceptible d'évoluer avec les annonces faites au printemps 2023 d'importantes implantations industrielles nouvelles qui pourraient s'installer sur la ZIP de Fos à un horizon rapproché. Dans le cadre du programme France 2030, le ministre délégué chargé de l'industrie a en effet annoncé le 16 janvier 2023 la création de « **Zones Industrielles Bas Carbone** » (ZIBaC), soutenues financièrement par l'État dans le déploiement de technologies, infrastructures et réseaux de décarbonation pour permettre aux entreprises d'investir dans l'« industrie verte ». Deux projets ont été retenus par le Gouvernement suite à l'appel à projets ZIBaC : les bassins industriels de Dunkerque, les bassins industriels de Fos-sur-Mer. Ces zones industrialo-portuaires deviennent donc les premières « Zones Industrielles Bas Carbone » (ZIBaC).

Quatre projets s'installeraient sur la même zone Caban-Tonkin de la ZIP, à l'horizon 2025-2028. Il s'agit en premier lieu du projet de la société Carbon⁷, qui a saisi la CNDP le 21 avril. Le projet de création d'une giga-usine dédiée à la totalité de la filière photovoltaïque française sur un espace d'une soixantaine d'hectares, représente un investissement de plus d'1 milliard d'Euros et la création de près de 3000 emplois. Il s'agit ensuite du projet GravitHy⁸ qui a saisi la CNDP le 22 mai 2023, pour produire, par réduction directe du fer à l'hydrogène, 2 millions de tonnes par an d'acier très bas carbone, des briquettes compactées acheminables vers d'autres aciéries. 500 emplois directs et plus de deux mille emplois indirects sont annoncés pour un investissement de 2,2 milliards d'Euros sur un site d'une centaine d'hectares. Il s'agit également du projet H2V⁹ qui a saisi la CNDP le 26 mai 2023 pour produire 84 000 T/an d'hydrogène par électrolyse pour un investissement de 750 millions d'Euros sur un site d'une quarantaine d'hectares et la création de 165 emplois directs et une centaine d'emplois indirects. Il s'agit enfin du projet Elyse, une unité de biocarburants de synthèse à partir de bois acheminé par voie maritime, qui devrait saisir la CNDP prochainement. Un cinquième projet, HyVence d'installation de panneaux photovoltaïques flottants sur les étangs industriels de Lavalduc et l'Engrenier pour produire de l'hydrogène par électrolyse, a saisi la CNDP en septembre 2023. Il est en dehors de la ZIP mais sur la commune de Fos comme les 4 autres. Un investissement de 600 millions d'Euros est prévu.

Ces cinq projets soulèvent des problématiques de partage des ressources sur le territoire, notamment du fait de leur consommation d'électricité et d'eau pour leur fonctionnement. Plus globalement, la hauteur des investissements en jeu avec tous les projets annoncés – 11 milliards d'investissement à venir, 10.000 emplois, l'installation de 6.000 familles, 3 à 4 fois plus en phase chantier... annonçaient la presse régionale fin juin ou le mensuel de Fos d'octobre 2023 –, leur importance pour la politique nationale de décarbonation de l'économie pour atteindre la neutralité carbone, pour la politique nationale de réindustrialisation, et l'ensemble des impacts sur tout le périmètre de l'ouest de l'étang de Berre, ont conduit le Secrétaire Général pour l'Investissement à annoncer le 18 octobre 2022 à Berre-l'Etang la création, à l'échelle des 21 communes de l'arrondissement d'Istres, d'un « Laboratoire territorial industrie Fos-Berre ». Ce « laboratoire d'innovation territoriale » (selon la dénomination donnée par la Direction interministérielle de la transformation publique qui en est à l'origine) est une instance de concertation entre l'État, les collectivités territoriales, les acteurs industriels et économiques et les associations pour « définir une vision claire et stratégique du territoire à l'horizon 2040 ». Le Laboratoire comprend également un collège de 30 citoyens volontaires, recrutés en février 2023. Le « Laboratoire territorial industrie Fos-Berre » a été installé par le préfet des Bouches-du-Rhône en mars 2023, puis s'est réuni quatre fois depuis. La démarche du Laboratoire a été présentée lors de la réunion du groupe de travail « conception des variantes-Section Sud » du 16 mai 2023.

Pour les élus locaux comme pour les acteurs associatifs, les **impacts attendus de ces projets** pour le territoire tiennent également, aux deux éléments suivants. Il s'agit d'une part de l'activité générée par cette réindustrialisation, avec l'augmentation du trafic routier, des bouchons et de la pollution. Ils pointent l'horizon rapproché des projets, alors que la DUP du projet routier Fos-Salon n'est prévue au mieux qu'en 2025 et que le contournement de Martigues–Port-de-Bouc, qui n'est pas encore financé 6 ans après la DUP, ne sera sans doute pas encore réalisé. Les acteurs rappellent que ces enjeux avaient déjà été soulevés lors du débat public sur le projet Fos 2XL en 2004. Il s'agit d'autre part, des

⁷ <https://www.debatpublic.fr/projet-carbon-de-giga-usine-de-panneaux-photovoltaïques-fos-sur-mer-4222>

⁸ <https://www.debatpublic.fr/decarbonation-des-acieries-sur-la-zone-industrielle-du-port-de-fos-sur-mer-gravithy-4335>

⁹ <https://www.debatpublic.fr/usine-de-production-dhydrogene-bas-carbone-et-de-e-methanol-fos-sur-mer-et-son-raccordement-4334>

aménagements nécessaires à l'installation de ces projets et à la venue de nouveaux salariés et de leurs familles.

Le maire de Fos-sur-Mer, René Raimondi a tenu à informer directement les garant-es de ces problématiques pour sa commune en les recevant le 16 mai 2023. Par ailleurs, l'annonce de ces projets industriels lors des réunions publiques du premier semestre 2023 a conduit plusieurs acteurs à s'interroger sur la prise en compte de leurs impacts (trafic, pollution, etc.) dans les études en cours de la liaison routière Fos-Salon, les enquêtes sur les déplacements servant de base aux prévisions de ces études étant antérieures à ces annonces (voir ci-dessous). Les garant-es ont relayé les demandes **d'intégration de cette nouvelle situation dans les études du projet.**

En réponse aux projets industriels dont elle a été saisie, la CNDP a décidé des **concertations préalables** en souhaitant que leurs calendriers permettent de les coordonner. Audrey Richard-Ferroudji a été nommée garante de la concertation préalable sur le projet Gravithy. Les garant-es des 3 concertations préalables pour Carbon Gravithy et H2V ont par ailleurs pour mission de veiller à une coordination des concertations. Les garants ont donc proposé à la CNDP des modalités communes adaptées à ces trois concertations, dont une page Internet¹⁰ qui présente ces modalités et partage les informations disponibles sur l'impact cumulé des trois projets. Par ailleurs, lors de sa séance du 7 juin 2013,

« Considérant les nombreux projets envisagés sur le territoire de FOS-SUR-MER et ses environs ayant des impacts significatifs cumulés et présentent de très forts enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques, la CNDP recommande qu'un dialogue territorial global soit mené sur le territoire de FOS-SUR-MER et ses environs permettant au public de participer à la définition d'une vision d'ensemble sur la stratégie d'aménagement et que l'Etat, les Collectivités territoriales et les autres acteurs concernés s'y impliquent. »

Par courrier du 3 juillet 2023, le préfet des Bouches-du-Rhône a saisi la CNDP pour une mission de conseil pour la préparation d'un **débat d'ensemble ouvert au grand public sur la zone Fos Berre**, afin de fournir une préfiguration et une base d'expérimentation à un débat ou une concertation de zone, tels qu'envisagés à l'article 3 du projet de loi « industrie verte ». En effet cette loi prévoit la possibilité de débat ou de concertation préalable globale lorsque plusieurs projets d'aménagement ou d'équipement sont envisagés sur un « territoire délimité et homogène ». La CNDP a désigné lors de cette session 3 garants — dont Audrey Richard-Ferroudji — pour réaliser la mission de conseil pour un débat d'ensemble ouvert au grand public sur la zone Fos Berre. La loi « industrie verte » promulguée le 23 octobre 2023 donne un cadre à ce dialogue territorial global:

« Art. L. 121-8-2. – Lorsque plusieurs projets d'aménagement ou d'équipement susceptibles de relever du I de l'article L. 121-8 sont envisagés sur un même territoire délimité et homogène au cours des huit années à venir, il peut être organisé, à la demande d'une personne publique, un débat public global ou une concertation préalable globale, dans les conditions prévues au présent chapitre, pour l'ensemble de ces projets.(...) »

Les garant-es de la concertation continue sur la liaison routière Fos-Salon constatent l'importance des projets routiers dans les concertations en cours et à venir sur le territoire, en particulier rappelé à l'occasion des réunions publiques de la concertation du projet Carbon dont celle du 12 octobre 2023 dédiée à l'insertion du projet Carbon¹¹ sur le territoire. Ils ont donc alerté la DREAL sur la nécessaire **coordination de la concertation continue portant sur le projet de liaison routière Fos-Salon, avec les concertations préalables sur les projets industriels**, en particulier en prévoyant dans ces dernières une présentation de l'avancement du projet de liaison routière.

Printemps 2023 : Mouvement social contre la réforme des retraites et nouvelles modifications du calendrier

Le mouvement social contre la réforme des retraites qui s'est étendu de janvier à mai 2023 a fortement impacté le calendrier de la concertation, en conduisant la DREAL à reporter plusieurs réunions publiques des groupes de travail prévues lors de journées nationales de grèves et manifestation se

¹⁰ <https://www.debatpublic.fr/coordination-des-concertations-carbon-h2v-gravithy-4495>

¹¹ <https://www.concertation-carbon-solar.com>

traduisant par des **blocages des accès à la zone industrialo-portuaire et donc aux lieux prévus des réunions**. Les deux schémas ci-dessous indiquent le glissement résultant du calendrier.

Si le décès du maire de Fos avait conduit au report de la réunion du groupe géographique Sud initialement prévue mi-octobre 2022, les reports de plusieurs réunions au premier semestre 2023 n'ont permis d'achever la séquence 2 de la concertation, de conception des variantes et de recueil des enjeux prioritaires auprès des publics, qu'au début de l'été. En conséquence la séquence 3 de la concertation, de comparaison des variantes permettant de constituer le dossier d'études d'opportunité du projet, ne démarrera que début 2024, pour ne déboucher sur le choix d'une variante préférentielle qu'au premier semestre 2024.

Le calendrier envisagé il y a un an a donc finalement glissé de plus de 6 mois alors que le contexte territorial s'est notablement complexifié mais place la liaison routière Fos-Salon au centre de l'attention de nombreux acteurs du territoire.

Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?

Avis des garant-es sur le déroulement de la concertation

L'avis est fondé sur la participation des garant-es aux temps de réunions publiques et sur les échanges réguliers qui ont eu lieu avec le maître d'ouvrage. Au cours de cette deuxième année 2022-2023, 4 réunions de préparation ont eu lieu avec la DREAL (les 5 octobre 2022, 9 février, 27 juin et 27 juillet 2023), ainsi que des débriefings systématiques à l'issue des réunions publiques. Les échanges verbaux se sont accompagnés de retours écrits (Note et mails). Les garant-es se sont également entretenus avec un prestataire chargé par la maîtrise d'ouvrage et le bureau Egis, maître d'œuvre des études d'opportunité de phase 2, d'une démarche de conseil sur le pilotage stratégique du projet. Comme l'an passé, **le dialogue avec le MO a été constructif et les recommandations des garant-es ont conduit à des adaptations du dispositif durant l'année**. L'avis ici formulé tient également compte de retours reçus de participants de vive voix à l'issue des réunions ou par courrier électronique.

Modalités mises en œuvre

Le dispositif de concertation a repris des instances de gouvernance mises en œuvre durant le débat : le Comité de pilotage et le comité des élus. Les garant-es ne participent pas aux groupes de travail de ce comité rassemblant les élus du territoire. Le comité de suivi intermodal a bien été créé suite au débat public et s'est réuni une première fois en décembre 2021 et une seconde fois le 18 novembre 2022. Les garant-es n'y ont pas été invité-es.

Outils numériques d'information mis en œuvre par le maître d'ouvrage :

- Site internet dédié au projet : <https://www.liaison-fos-salon.com> mis en ligne mi-janvier 2022.
- Adresse e-mail dédiée : liaison-fos-salon@nicaya.com
- Page Facebook : <http://www.facebook.com/Projet-de-liaison-Fos-Salon/>
- Constitution d'une liste de diffusion de courriels
- Diffusion d'invitations et d'informations par e-mail aux personnes inscrites à la lettre d'information et aux contacts identifiés

À date de publication de ce bilan, le site web Internet doit être actualisé, dont le schéma présentant le calendrier de la concertation¹², les dates des réunions annoncées en novembre et décembre 2023 n'étant pas encore fixées.

Rencontres :

1/10/2022	Conseil municipal Jeunes (CMJ) Miramas et Accueil jeunes de Grans. Un questionnaire a été envoyé au CMJ afin de recueillir leurs avis et effectuer une analyse de leurs besoins concernant le processus de concertation
11/10/2022	Groupe de travail déplacement et services à Miramas
21/10/2022	Comité des élus Nord à Grans
25/10/2022	Comité des élus Centre à Istres
15/11/2022	Comité des élus Sud (nouveau maire) à Fos
18/11/2022	Comité intermodal Ouest Étang de Berre
23/11/2022	Groupe de travail géographique conception des variantes pour le secteur Nord, à Miramas
24/11/2022	Groupe de travail géographique conception des variantes pour le secteur Centre, à Istres
28/02/2023	Groupe de travail thématique agriculture et nappe de Crau, à Miramas
21/03/2023	Groupe de travail thématique risques technologiques, à Fos-sur-Mer
16/05/2023	Groupe de travail géographique conception des variantes pour le secteur Sud (initialement prévu le 25/10/2022, puis reporté au 29/11/2022 après le comité des élus Sud du 15/11/22, suite auquel un nouveau report s'est avéré nécessaire pour répondre aux interrogations de la mairie de Fos ; reprogrammé le 23/03/2023, de nouveau reporté en raison des grèves), à Fos-sur-Mer

¹² <https://www.liaison-fos-salon.com/le-calendrier-de-concertation>

23/05/2023	Groupe de travail thématique milieu naturel et séquence ERC (initialement prévu le 28 mars, reporté en raison des grèves), à Miramas
30/05/2023	Groupe de travail thématique déplacement et services (initialement prévu le 7 mars, reporté en raison des grèves), à Miramas
3/07/2023	Groupe de travail thématique déplacement et services, à Miramas
4/07/2023	Groupe de travail thématique milieu naturel et séquence ERC, à Miramas.

Ajustement des thématiques des groupes de travail et richesse des échanges autour du partage des études

10 groupes de travail ont été créés dès le démarrage de la concertation continue, en reprenant d'une part le découpage **géographique** mobilisé lors du débat (Trois zones : Nord, Centre et Sud) et d'autre part une structuration **thématique** ajustée aux conclusions du débat public et dont le **découpage a été réajusté** suite à la séquence 1. Des réunions géographiques sur les trafics ont ainsi été mises en œuvre en séquence 2. Les garant-es ont appuyé les différents ajustements qui ont visé à articuler au mieux la concertation et les études.

- Un groupe thématique **Air et Santé** avait initialement été prévu le 4 avril 2023 mais a dû être reporté du fait d'un délai de production plus important que prévu des études relatives au bruit et à la qualité de l'air, dont les résultats devaient être partagés à cette occasion. Il n'a pas encore été reprogrammé.
- Les réunions géographiques, sur les déplacements ou sur la démarche ERC (Éviter Réduire Compenser) répondent à des demandes de participants que les garant-es avaient relayés. Sur le thème « déplacements et services », une réunion était initialement prévue en première phase de concertation, en décembre 2022 et une autre en deuxième phase : leur regroupement le 30 mai 2023 n'a pas suffi pour répondre à l'ensemble des questions soulevées et documents transmis par des associations, c'est pourquoi une seconde a été organisée le 3 juillet.
- De même sur le thème des milieux naturels et de la démarche ERC, une **seconde réunion** a été nécessaire **pour répondre aux questions soulevées** lors de la réunion du 23 mai, et ne pas considérer le projet de liaison routière de manière isolée mais prendre en compte l'ensemble des demandes de compensation sur le territoire.

La concertation sur les solutions de **financement**, avec la mise en place d'instances et d'un calendrier spécifiques, avait été envisagée pour 2023. Mais le glissement du calendrier a repoussé cette démarche, puisque les solutions dépendent du choix de la variante préférentielle et du phasage, mais aussi d'autres facteurs liés à l'évolution du contexte. Aucune mise à jour de l'étude des coûts n'a été partagée depuis le débat public. La question du financement a cependant été réaffirmée comme une question sensible, en particulier lors des réunions publiques de la concertation sur le projet Carbon.

Les garant-es ont insisté à l'issue de la première année de concertation sur l'articulation entre la concertation et les études. Il s'agissait de **veiller à ce que concertation et études se nourrissent mutuellement** et de veiller à la continuité entre le débat public et la concertation, en particulier dans le fait de s'appuyer sur les informations produites et les questions soulevées durant le débat et dans la première séquence de concertation continue. Cela a conduit le maître d'ouvrage à présenter systématiquement des calendriers conjoints montrant cette articulation entre avancement des études et de la concertation. L'avancée des études a systématiquement été présentée et des réponses aux questions et demandes d'information.

Les garant-es soulignent **la qualité des présentations faites par le maître d'ouvrage et par ses prestataires ainsi que la qualité des réponses apportées aux questions du public**. Un travail en sous-groupe sous forme d'ateliers cartographiques a été mis en œuvre à l'occasion de plusieurs réunions et a montré son intérêt pour répondre aux demandes d'information et recueillir des contributions. Au cours des réunions, des alternatives ont été proposées par le public concernant les critères utilisés pour choisir les variantes ou concernant le tracé, telle la possible réutilisation d'une route de desserte d'un lotissement au niveau de Istres pour construire une nouvelle bretelle d'accès (Réunion du 24/11/22). Le maître d'ouvrage a répondu aux propositions sur leur faisabilité lorsqu'il disposait de l'information ou a proposé de les intégrer aux études à venir. Ainsi, des scénarios mixtes de combinaison des variantes A et C en sens unique (« *variante pendulaire* »), proposés par un collectif lors de la réunion du 11/10/22, ont été testés et restitués lors de la réunion du 03/07/23.

Une nécessaire vigilance sur la clarté et le respect du cadre de concertation proposé : organisation des rencontres et modération

Durant la deuxième année, les garants ont fait des préconisations sur l'organisation des réunions et le soin à accorder à leur forme, en particulier suite à plusieurs tensions en réunion.

Suite à une annonce tardive de la salle d'une réunion (la veille), les garant-es ont recommandé au MO une vigilance dans l'organisation des réunions pour **annoncer les dates et salles de réunion suffisamment à l'avance (a minima une semaine)**. Cette préconisation a été appliquée systématiquement après sa formulation.

En outre, les garant-es ont recommandé **l'envoi des supports en amont** des réunions pour que les participants puissent se les approprier plutôt que les découvrir en réunion. Du fait de la concomitance avec l'avancé des études, le MO n'a pu répondre à cette demande. Les garants ont alors recommandé de publier les supports à l'issue des réunions, sans attendre les comptes-rendus et de donner la possibilité de faire des retours complémentaires. Ces recommandations appuyaient les demandes de participants. Les garant-es ont constaté l'application de la seconde préconisation.

Concernant le **lieu des réunions**, des acteurs associatifs ont fait remarquer au début du printemps 2023 la difficulté d'accès à certaines des salles prévues pour les réunions, particulièrement la Maison de la Mer de Fos ou le Magic Mirror à Istres qui ne sont **pas accessibles en train et de manière peu fréquente en bus**. Les garant-es ont relayé ces remarques et recommandé un ajustement des lieux ou des horaires ou l'organisation de co-voiturage. En réponse, l'essentiel des réunions du printemps 2023 ont eu lieu à Miramas, près de la gare facilement accessible au détriment de la couverture de l'ensemble du territoire.

Une préconisation issue de la première année était une attention à **soigner la modération des échanges et de mettre en œuvre des temps en sous-groupe**. Les garant-es ont rappelé fermement lors de la deuxième année l'importance d'une part de clarifier les règles de distribution de la parole et de les appliquer selon un principe d'égalité de traitement¹³, d'appliquer un traitement égal aux contributions et, d'autre part, de suivre l'ordre du jour en réservant les questions diverses à la fin des réunions. Les garant-es ont par ailleurs observé que si les femmes sont un peu plus faiblement représentées en réunion, elles ne prennent quasiment pas la parole pour soulever des questions. Une attention sur les inégalités de genre dans la participation sera portée pour la séquence 3.

Nouveau report de l'ouverture à un plus large public

Une préconisation issue de la première année était de mettre un accent sur l'**ouverture et l'information large du public dont la mobilisation des jeunes publics**. De nombreuses recommandations des garant-es ont été faites dans ce sens vis-à-vis du maître d'ouvrage au fil de l'année. Ces actions étaient d'autant plus importantes que les réunions publiques, structurées autour de la présentation d'études thématiques, étaient assez techniques.

Les réunions des groupes de travail sont annoncées publiquement pour permettre de s'y inscrire à l'avance mais sont ouvertes à tous. En pratique, si la garante et le garant ont bien pu constater la présence de quelques nouvelles personnes lors des réunions dont quelques citoyen-nes souvent directement concerné-es par un tracé, **les participant-es sont en grande majorité des représentants associatifs, professionnels et institutionnels**. Le dispositif proposé pour la séquence 2 reste en outre dans une approche institutionnelle de la participation puisque les temps d'échange entre les élus et les institutionnels sont toujours en amont de la participation citoyenne. Par ailleurs la dérive du calendrier a conduit à reporter les événements grand public initialement prévus à la fin du printemps 2023 et les événements destinés aux publics éloignés envisagés à l'exception d'une prise de contact avec deux conseils municipaux des jeunes.

¹³ C'est-à-dire que les personnes quels que soient leurs statuts, leurs opinions, leurs motivations puissent s'exprimer librement et soient traitées de la même manière, c'est-à-dire avec équité.

Les arguments exprimés

Controverses sur les mesures et prévisions de trafic

Le débat sur les **mesures et prévisions du trafic** s'est poursuivi lors de cette deuxième année de concertation continue avec des demandes de précision du public sur les chiffres présentés mais aussi pour affiner les scénarios selon les types de véhicules, les types de trajets et les horaires. Par exemple, une personne a interrogé le 11/10/22 : « *Est-ce que l'on règle un problème de poids lourds ou de mobilité au quotidien ?* ». Un participant a justifié l'attention aux données de trafic par l'« *importance d'établir correctement les bases pour le trafic comme pour les fondations d'une maison* ». Le maître d'ouvrage a répondu aux questionnements sur les liens entre trafic et type de solutions techniques. Par exemple, la question a été posée de la limitation de la circulation selon le type d'échangeur choisi et plus précisément du trafic maximum possible via un échangeur à une voie. Il a également répondu aux interrogations sur la prise en compte des projets du territoire dans les scénarios tels que l'augmentation de l'activité de la base aérienne d'Istres, le projet d'hôpital de Salon-de-Provence ou encore d'éco-quartier à Rassuen. Au printemps, les discussions sur les prévisions de trafic ont été relancées par l'annonce des nouveaux projets industriels et de leurs prévisions d'impact sur le trafic routier. Les **hypothèses de croissance de la ZIP**, qui sont aujourd'hui bien supérieures à ce qui avait été pris en compte antérieurement, mais peuvent encore différer selon les institutions qui les formulent (GPMM, Métropole, Région, État) doivent être intégrées dans de nouvelles prévisions de trafic qui seront présentées à la fin de l'année 2023. Il s'agit en particulier de vérifier les conséquences des nouveaux projets industriels pour le dimensionnement de l'infrastructure routière. Les discussions en juillet 2023 ont en outre porté sur les **choix de phasage des travaux selon les scénarios de trafic**. L'hypothèse de débiter par la partie nord du fait du développement de CLE sud (le Centre logistique de l'Europe du sud) est questionnée face au projet de développement industriel de la ZIP.

Poursuite des questionnements sur l'opportunité du projet

Au cours de cette seconde année, l'**opportunité du projet** a été réaffirmée de manière forte par une partie des participant.e.s, en argumentant de l'urgence de sa mise en œuvre vis-à-vis des projets de développement de la ZIP, certains y voyant même une condition à la réindustrialisation et à la décarbonation de la zone. D'autres personnes ont continué à mettre en question l'opportunité du projet, cela quelles que soient les variantes choisies, en le considérant comme « *anachronique* », risquant d'augmenter le trafic ("*plus on réalise des infrastructures, plus on a de voitures*") et dégradant le cadre de vie, la biodiversité et la santé. En référence aux projets de développement de la ZIP, ces personnes invitent à « *Prendre garde de ne pas justifier ce projet par des projets hypothétiques* » (03/07/23), en faisant référence à l'abandon d'une partie de l'extension de CLE Sud suite à l'enquête publique. Ainsi, les garant-es ont constaté lors des discussions et plus spécifiquement lors des discussions sur les variantes la remobilisation des six **schémas de raisonnement identifiés à l'issue du débat public** : Urgence de la route pour le développement économique ; Ne pas opposer les modes de transport ; Préserver la santé avant tout ; Opposition au tout routier ; Vigilance sur les équilibres du système territorial ; Projet obsolète et inadapté à la jeune génération ¹⁴.

Réaffirmations d'attentes sur l'intermodalité

Des **attentes concernant l'intermodalité** ont été réaffirmées et l'articulation du projet avec les projets concernant les autres moyens de transport discutées. Les cartes (voir p.13) et un compte rendu de la réunion du comité de suivi intermodal de décembre 2022 ont été présentés lors de la réunion publique du groupe de travail « Déplacements », le 30 mai 2023. Plusieurs personnes ont demandé que les dates de mise en service des projets soient précisées pour plus de transparence. D'autres ont interrogé les hypothèses de croissance du trafic issues de la stratégie nationale bas carbone (SNBC) au regard des nouveaux projets industriels dont l'implantation prochaine est annoncée sur la ZIP, également en lien avec les ambitions de reports ferroviaire ou fluvial. Certaines ont exprimé leurs préoccupations concernant les aménagements prévus pour les cyclistes, en particulier la piste cyclable entre Salon-de-Provence et Istres dont le tracé représenté sur la cartographie de synthèse ne correspond pas au projet présenté à l'association RAMDAM, et se sont interrogés sur la multimodalité de l'aménagement de la liaison routière Fos-Salon. Le 03/07/23 des questions ont été soulevées sur le délestage par le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), sur le passage des pistes cyclables et plus généralement sur

¹⁴ Cf. page 108 du compte-rendu du débat : <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/LFS-Compte-Rendu.pdf>

l'articulation avec les projets du PDU (Plan de Déplacement Urbain) de la Métropole. Lors de cette même réunion, un participant a questionné la comparaison des investissements dans le projet routier vis-à-vis des mêmes investissements dans l'amélioration du ferroviaire ou celui du fluvial. Il lui a été répondu que du fait de la sectorialisation des politiques publiques, il n'était pas pertinent de comparer un projet ferroviaire à un projet routier. Or, **du point de vue citoyen, la comparaison des investissements dans chaque secteur est pertinente**. Cela avait déjà été souligné lors du débat public¹⁵.

Prise en compte des risques industriels et des enjeux sanitaires dans le choix des variantes

Le partage de l'état d'avancement de l'étude de l'INERIS le 21/03/23 a permis d'explicitier la vision réglementaire **du risque industriel** selon laquelle le projet ne doit pas augmenter l'occurrence des risques. Des personnes du public ont exprimé une conception différente de l'acceptabilité du projet vis-à-vis des risques industriels : « *L'occurrence on s'en fout. Il y a un danger. (...) Des cars empruntent la voie portuaire, c'est suicidaire.* ». Selon cette seconde approche, le risque est incommensurable mais doit être écarté au maximum en choisissant les variantes les plus éloignées de la zone industrielle. Ainsi, une nouvelle habitante de Fos interroge le maître d'ouvrage : « *Pourquoi mettre autant d'énergie à chercher les risques, prenons la variante 1 (la plus éloignée de la zone industrielle)* ». Le maître d'ouvrage a rappelé la nécessité de respecter la réglementation. Il conviendra cependant d'explicitier dans la suite les critères retenus *in fine* pour le choix des variantes vis-à-vis de cet enjeu. Concernant la variante 1, plus généralement, des arguments en sa faveur ont été exprimés durant toute cette seconde année (avant et après sa réintégration dans les études) du fait qu'elle protège plus les habitations des nuisances liées aux pollutions et au bruit du trafic étant la plus éloignée de la ville de Fos. Des attentes ont été exprimées vis-à-vis du partage des résultats de l'étude acoustique. Les enjeux de **santé** ont été réaffirmés de manière récurrente comme cruciaux pour le territoire et pour certains comme prioritaires.

Actualisation des enjeux de la démarche ERC (Eviter Réduire Compenser) sur les atteintes à l'environnement

Le débat public avait attiré l'attention sur les limites des **compensations** possibles à l'artificialisation des sols dans le territoire de l'ouest de l'étang de Berre, et sur le cumul des impacts des différents projets à l'échelle du territoire. Des échanges riches se sont poursuivis sur ce sujet lors de la seconde séquence. Lors de la réunion du groupe de travail « Agriculture et nappe de Crau » du 28 février 2023, un agriculteur a ainsi rappelé l'importance de la déprise agricole dans le territoire de l'ouest de l'Étang de Berre (-63% de surfaces agricoles en 50 ans) par rapport au reste du département (-23%). En conséquence, de nouvelles pressions sur l'agriculture feraient passer de nombreuses exploitations en dessous du seuil de viabilité (diminution et morcellement des surfaces exploitées). Compte tenu du lien particulièrement fort dans ce territoire entre l'agriculture et la ressource en eau, la préservation de la viabilité de l'**activité agricole** y est revendiquée comme un enjeu décisif pour certaines parties du tracé.

Lors de la seconde réunion du groupe de travail « milieu naturel et séquence ERC », le 04/07/23, la chargée de mission « dynamiques portuaires » au sein du Service Transports Infrastructures et mobilités de la DREAL a fait un point sur l'avancée de l'étude « **ERC Territorialisée** » qu'elle coordonne à l'échelle de l'ensemble du territoire de l'étang de Berre, afin d'éclairer l'ensemble des concertations en cours sur ce territoire. Cette démarche originale implique différentes parties prenantes et s'appuie sur les scénarios de l'orientation d'aménagement de la zone industrialo-portuaire de Fos à l'horizon 2040 (OAZIP 2040) quant aux prévisions de réindustrialisation. Les résultats (incluant la proposition d'une stratégie) ne sont cependant prévus que pour la fin de l'année 2023, au plus tôt. La DREAL reste ouverte à des échanges concernant le partage des résultats dans le cadre de concertations publiques. Les garant-es ne peuvent qu'appuyer cela et la réponse aux **demandes d'informations complémentaires** tels que l'accès à l'ensemble des cartes produites dans l'étude Faune Flore. Lors de la réunion du 04/07, la discussion a également porté sur **les indicateurs utilisés et les référentiels**, en soulignant qu'aucun indicateur ne considérerait « *l'attachement local aux espèces* » et qu'il y avait un enjeu d'harmonisation des référentiels utilisés pour les différents projets du territoire. Des interrogations ont porté sur la prise en compte de la continuité écologique et celle du changement climatique dans les scénarios d'évolution des populations.

¹⁵ Cf. page 50 du compte-rendu du débat sur la question de l'induction de trafic, et p. 128, les recommandations faites à la DREAL de « se doter des outils nécessaires à une approche multimodale » : <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/LFS-Compte-Rendu.pdf>.

L'enjeu de cohérence des politiques publiques réaffirmé vis-à-vis des nouveaux projets industriels

Une recommandation forte issue du débat était celle de réaffirmer la **cohérence des politiques publiques** (voir supra). Cette recommandation est aujourd'hui renouvelée et renforcée en considérant l'arrivée des nouveaux projets de réindustrialisation et de décarbonation. Ceux-ci impliquent de considérer l'ensemble du développement routier sur le territoire (liaison Fos-Salon, contournement Martigues-Port-de-Bouc, RD268 desservant la ZIP vers Port-Saint-Louis) dans une approche multimodale pour définir les variantes préférentielles de la liaison Fos-Salon. Des personnes ont argumenté lors des réunions que les nouveaux projets devaient être conditionnés à celui de la liaison routière. Ces arguments ont également été portés lors de réunions de la concertation du projet Carbon en demandant d'accélérer les projets routiers. D'autres personnes, réaffirment dans ce contexte les enjeux des politiques de préservation de la biodiversité et de lutte contre le changement climatique dont l'objectif de ZAN (Zéro Artificialisation Nette).

Des critères alternatifs de choix des variantes

Au cours de cette séquence 2 de la concertation, consacrée au recueil des enjeux prioritaires pour la conception des variantes, les garant-es se sont à plusieurs reprises exprimés pour préciser que l'articulation entre la concertation et les études devait respecter l'intérêt propre de la participation, qui **ne doit pas se limiter à une consultation du public pour alimenter les études du maître d'ouvrage**. Trop souvent la concertation est présentée comme servant à alimenter les études dans le cadre proposé. Par exemple, lors de la réunion du 28 février 2023 sur les enjeux agricoles et la nappe de Crau, les garant-es ont pu constater que des agriculteurs irrigants ne mettaient pas seulement en avant le linéaire de canaux d'irrigation supprimés (critère retenu dans les études techniques), mais également l'effet de coupure dans une zone de réseaux très dense où certains tracés sont très anciens mais contribuent toujours à l'irrigation et à la recharge de la nappe, effet susceptible d'affecter la fonctionnalité d'ensemble des canaux. Ainsi, la fabrication des indicateurs qui permettront, en séquence 3 de la concertation, la comparaison des variantes, ne devrait pas être limitée à ce que prévoient les instructions réglementaires d'étude de projet mais **laisser la place à la discussion de nouveaux critères et prendre en compte les spécificités du territoire** que font valoir les participants.

Plus globalement, les garant-es ont noté que la séparation entre processus de choix (future séquence 3) et processus de définition des critères (séquence 2) présentait pour plusieurs participant-es des difficultés. Des questions ont ainsi été soulevées au fil des réunions sur les **critères qui seraient utilisés pour la comparaison des variantes** et la manière dont celles-ci seraient hiérarchisées. De premiers éléments ont été partagés lors de la réunion du 04/07/23 et une liste de critères a été présentée selon l'approche technique du MO. Le MO attend des retours de la part de bureau d'études sur les solutions techniques pour faire des ajustements.

Les suites de la concertation continue

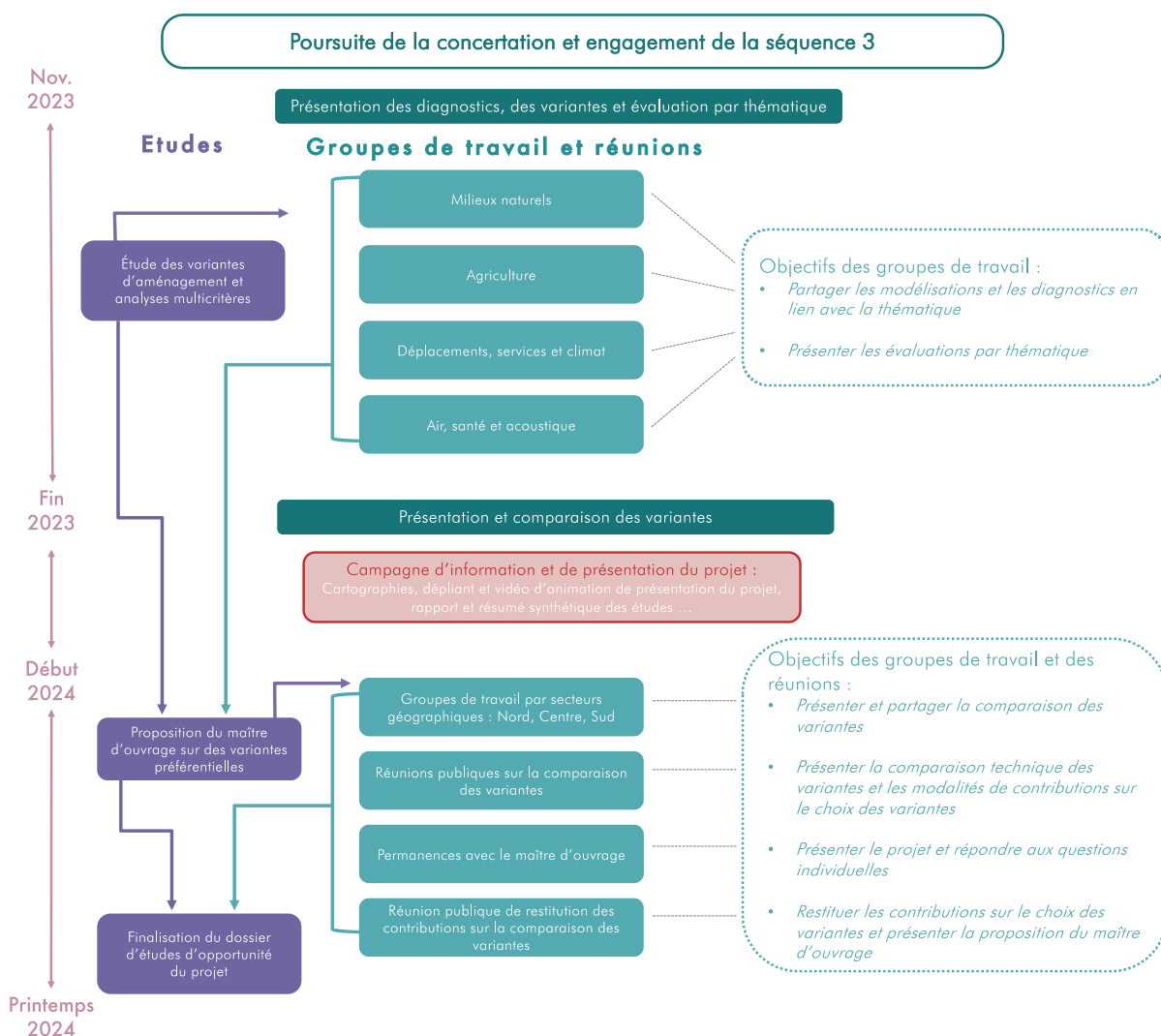


Figure 5 : Calendrier de la concertation actualisé - Source : site Internet du projet <https://www.liaison-fos-salon.com/le-calendrier-de-concertation> mis en ligne le 08 novembre 2023

En novembre et décembre 2023, des **ateliers thématiques sont programmés pour partager les évaluations du projet et des différentes variantes, thématique par thématique**, sur la base du rendu des conclusions des études d'opportunité, sans envisager à ce stade les coûts des variantes et sans mise en balance d'ensemble. Ces ateliers concluront la séquence 2 de conception des variantes et de recueil des enjeux prioritaires auprès des publics.

La séquence 3 de concertation est prévue pour le début 2024. Elle vise à **mettre en discussion les variantes préférentielles**. Elle débutera après que le comité des élus ait, début 2024, hiérarchisé les critères de comparaison de variantes et abouti au choix des variantes préférentielles. Cette séquence 3 de la concertation présentera, par secteur géographique, la comparaison des variantes en tenant compte des coûts de chacune d'elle, et présentera la variante préférentielle retenue par le comité des élus.

Des modalités spécifiques sont envisagées en séquence 3 :

- Pour la comparaison des variantes : mise en place d'un support de présentation synthétique de comparaison des variantes et d'un outil de recueil des contributions en dehors des réunions publiques.
- Pour atteindre un public plus large : dépliant et vidéo d'animation, permanences, rencontres dans un lycée, auprès du conseil des jeunes de la ville de Miramas.

Préconisations des garant-es sur la suite de la concertation continue

A l'issue de cette deuxième année, les préconisations suivantes sont formulées :

Soigner les modalités de concertation pour la comparaison et la hiérarchisation des variantes

Les garant-es préconisent de développer des **supports spécifiques** pour la séquence 3 pour permettre au public de **comprendre les critères pris en compte, la hiérarchie faite et d'en discuter**. Il s'agira dans un premier temps de bien expliquer la logique des études et de séquençage des choix aux différentes étapes. Il s'agira également de rendre compte de la manière dont le maître d'ouvrage a intégré les retours du public, exprimés dans la séquence 2, sur les différents critères (cf. section sur les arguments partagés et questions soulevées). Les garant-es ont en outre recommandé de bien expliciter dans cette séquence les coûts prévisionnels des différentes variantes, mais aussi les scénarios envisagés pour le phasage, cela en amont du partage des propositions sur les montages financiers possibles qui ne peut intervenir qu'après le choix des variantes préférentielles. Les garant-es appuient l'intention du maître d'ouvrage de proposer des outils de recueil des contributions en dehors des réunions publiques et s'appuyant sur des supports cartographiques. Cela peut mobiliser des outils numériques, mais pas seulement du fait de la fracture numérique. Les garant-es feront des préconisations sur des premières versions des supports.

Le **statut de la variante 1**, exclue suite au débat public puis réintégrée dans les études, devrait être clarifié dans une décision.

Aller vers un plus large public

Cette recommandation déjà formulée à l'issue du débat public et à la fin de la première année, n'a pas été mise en œuvre dans la deuxième année. Il s'agit donc de **poursuivre et renforcer la communication** auprès d'un large public (information et mobilisation). La séquence 3 qui aboutira au choix des variantes se prête à une information et une implication large. Les garant-es appuient l'intention du maître d'ouvrage de déployer une campagne d'information au lancement de la séquence 3 et de développer des outils spécifiques (dépliant, vidéo d'animation). Il préconisent en outre de renforcer le recours aux médias (communiqué de presse) et aux réseaux sociaux (Réseaux de la DREAL et communication auprès d'acteurs qui pourraient relayer l'information dont les communes du territoire). Ils recommandent une mise à jour régulière du site Internet du projet, en veillant à son évolution pour intégrer les nouvelles productions de la concertation pour qu'il reste accessible à tous et pas uniquement à ceux et celles qui suivent la concertation continue.

Au-delà de ces modalités d'information, d'**autres dispositifs** devraient être mobilisés pour impliquer un public plus large dans la concertation. La concertation préalable du projet Carbon a renforcé le constat d'une participation aux réunions publiques principalement du fait de parties prenantes (institutionnels, professionnels et associatifs) et la nécessité de mettre en œuvre différents formats pour garantir la participation de tous et toutes. Les garant-es appuient l'intention du maître d'ouvrage de tenir des **permanences**, en recommandant de privilégier des espaces qui permettent d'atteindre un large public, tel une médiathèque, un centre culturel ou la galerie marchande d'un supermarché. Des **temps de concertation** pourraient être organisés auprès d'instances existantes : un conseil municipal des jeunes (initié en 2022), dans un CIQ (Comité d'Intérêt de Quartier), dans un lycée, une mission locale ou encore une maison de l'emploi, dans la suite de ce qui a pu être fait à l'occasion du débat public.

Préciser l'interaction entre les différentes instances de la concertation et les concertations parallèles

La première et la deuxième année ont vu la mise en œuvre du schéma de concertation défini à l'issue du débat, à l'exception des modalités auprès des publics éloignés. Lors de leur mise en œuvre, une attention devra être portée à leur articulation avec les autres temps de concertation et la manière dont ils se nourrissent mutuellement. Plus largement, la question de l'articulation se pose avec les concertations ou démarches participatives concomitantes qui portent sur des enjeux du débat, dont les temps de concertation préalable sur l'intégration territoriale des projets industriels, le débat public à venir sur les documents de stratégie de façade, la concertation continue sur les éoliennes en mer

méditerranée et un potentiel débat d'ensemble sur la zone Fos-Berre. Une vigilance est nécessaire pour éviter des conflits d'agenda et une fatigue des participants mais également pour répondre aux demandes de cohérence des politiques publiques sur le territoire.

Les perspectives concernant le **transfert de la maîtrise d'ouvrage du projet de l'Etat au Département**, dans le cadre d'un transfert des routes nationales 568 et 569, devraient être clarifiées. A ce jour, seule une annonce orale a été faite par la DREAL lors d'une réunion publique de groupe de travail, le 16 mai 2023, selon laquelle la DREAL resterait responsable des études du projet jusqu'à la déclaration d'utilité publique.

Enfin, quel que soit la modalité de rencontre mise en œuvre, une **vigilance devra être maintenue dans l'animation et l'organisation des temps de concertation**, pour veiller à une égalité de traitement, à la clarté de la communication sur chaque événement qui participe à la transparence du processus et à faciliter l'accès aux lieux de rencontre (accès transport en commun ou co-voiturage).