



PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE FOS ↔ SALON

Atelier de concertation – Secteur Nord

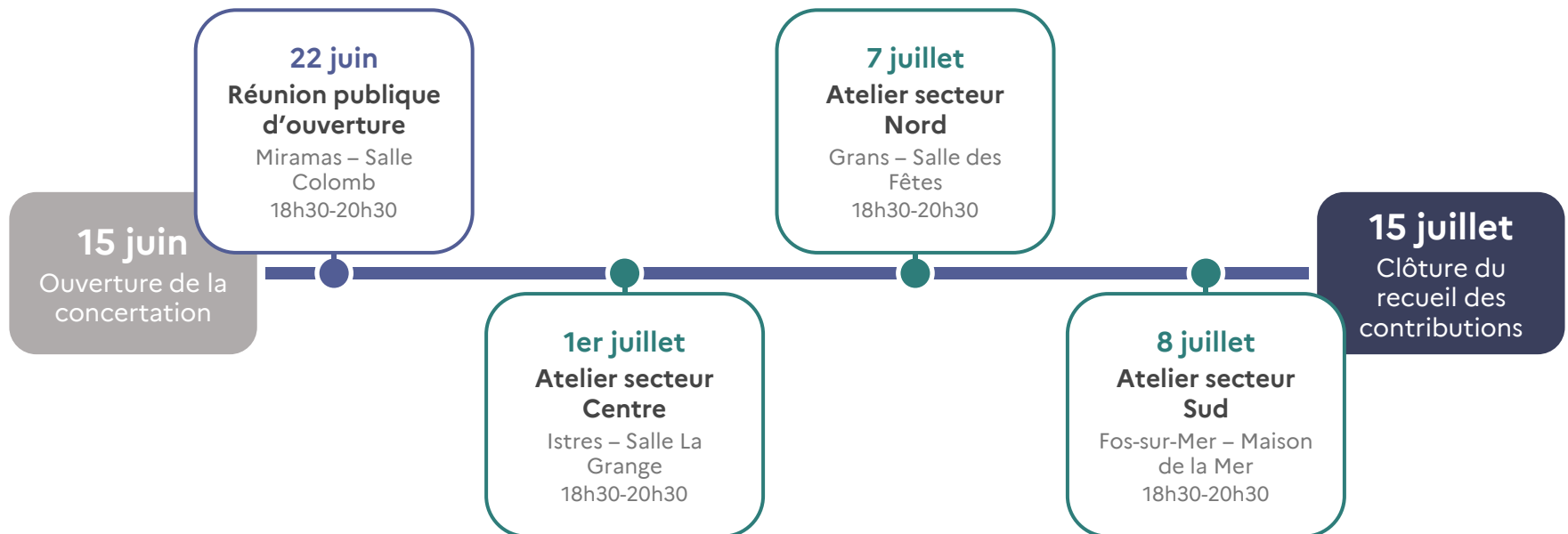
Grans

7 juillet 2026 – 18h30



Calendrier de la concertation

Une séquence de la concertation continue ouverte sur le choix des variantes et les modalités de financement du
15 juin au 15 juillet 2026



Permanences de la DREAL en mairies : **du 29 juin au 10 juillet 2026**
Dates et lieux des permanences disponible sur le registre numérique :
<https://www.registre-numerique.fr/liaison-fos-salon>

Tout au long de la concertation pour s'informer et donner son avis

Registre numérique : <https://www.registre-numerique.fr/liaison-fos-salon> • Registres papier en mairies



Accueil Ville de Grans



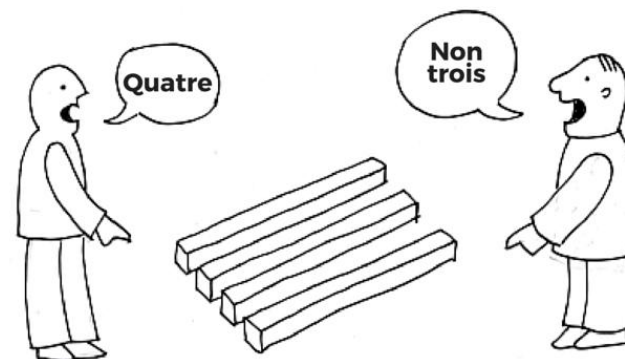
Le déroulé de la soirée

Contenu	Durée
• Ouverture de l'atelier	5 min
• Rappel de cadrage du projet	10 min
• Présentation du secteur Nord	20 min
• Travail en ateliers – 4 tables thématiques	40 min
• Restitution des tables	35 min
• Suites et clôture	10 min

Propositions pour favoriser la qualité et la productivité des échanges

Règle de base

Tout le monde a raison...
... Partiellement !!!



- *Interaction constructive : pratiquer le « Oui ... et »*
- *Pas de jugement*
- *Écoute entre participants*
- *Bienveillance*
- *Travailler de manière courtoise et respectueuse*
- *Déconnexion : coupez les sonneries de vos téléphones et vos tablettes*



Garants de la concertation continue

Un garant et une garante qui veillent :

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

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

- Le C/R du débat public, l'avis de la CNDP, les rapports annuels
> [lien vers le 4ème rapport annuel](#)
- Les engagements pris par le maître d'ouvrage

Recommandations pour cette réunion de clarifier et d'échanger sur :

- Les options étudiées en termes de **financement** et le choix retenu
- Les choix de **phasage** du projet et son calendrier
- Le choix des **variantes** pour l'aménagement de la RN569 sur la base des études



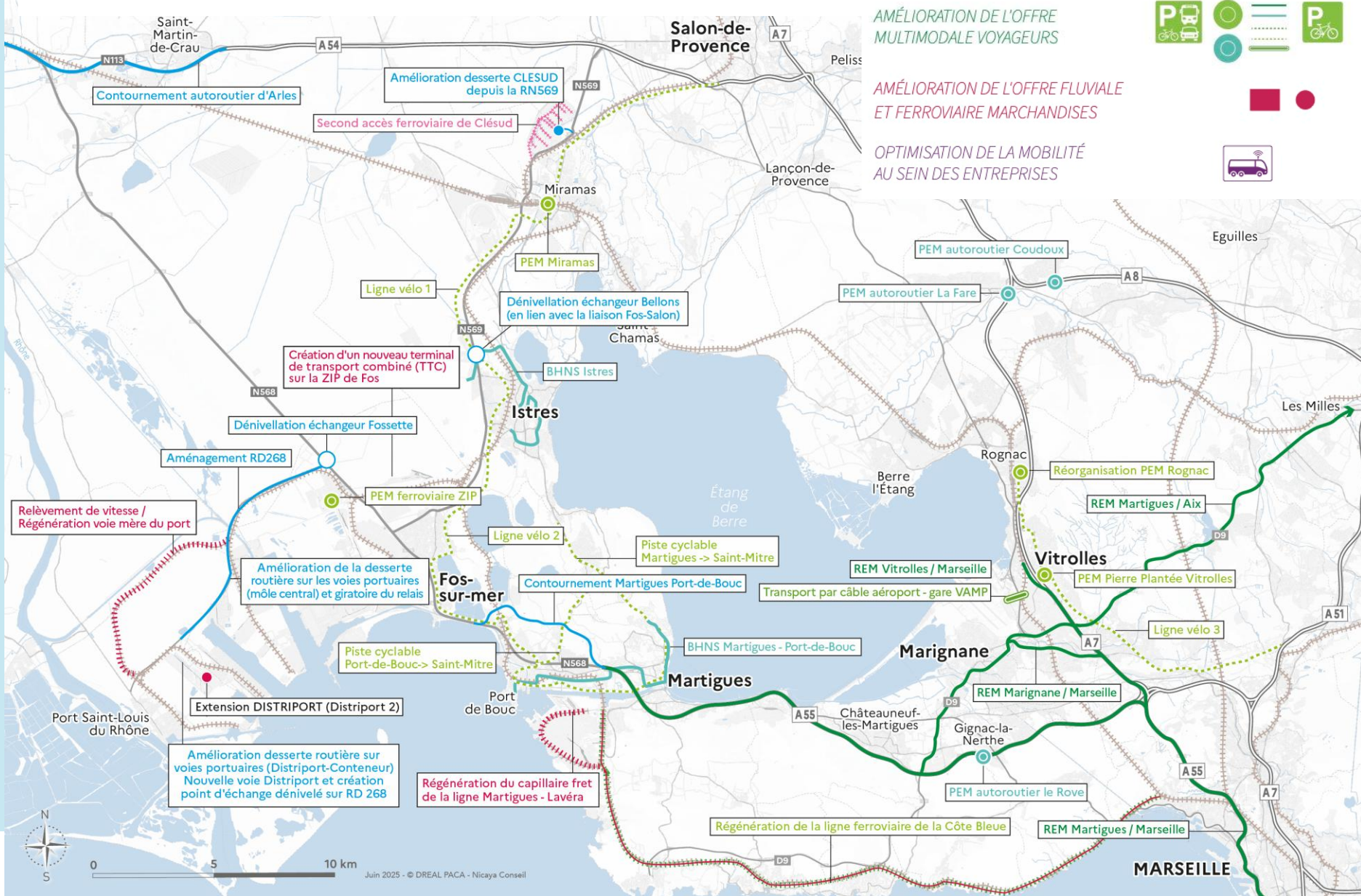
1

Rappel de cadrage

Le projet, son financement, et les objectifs de l'atelier

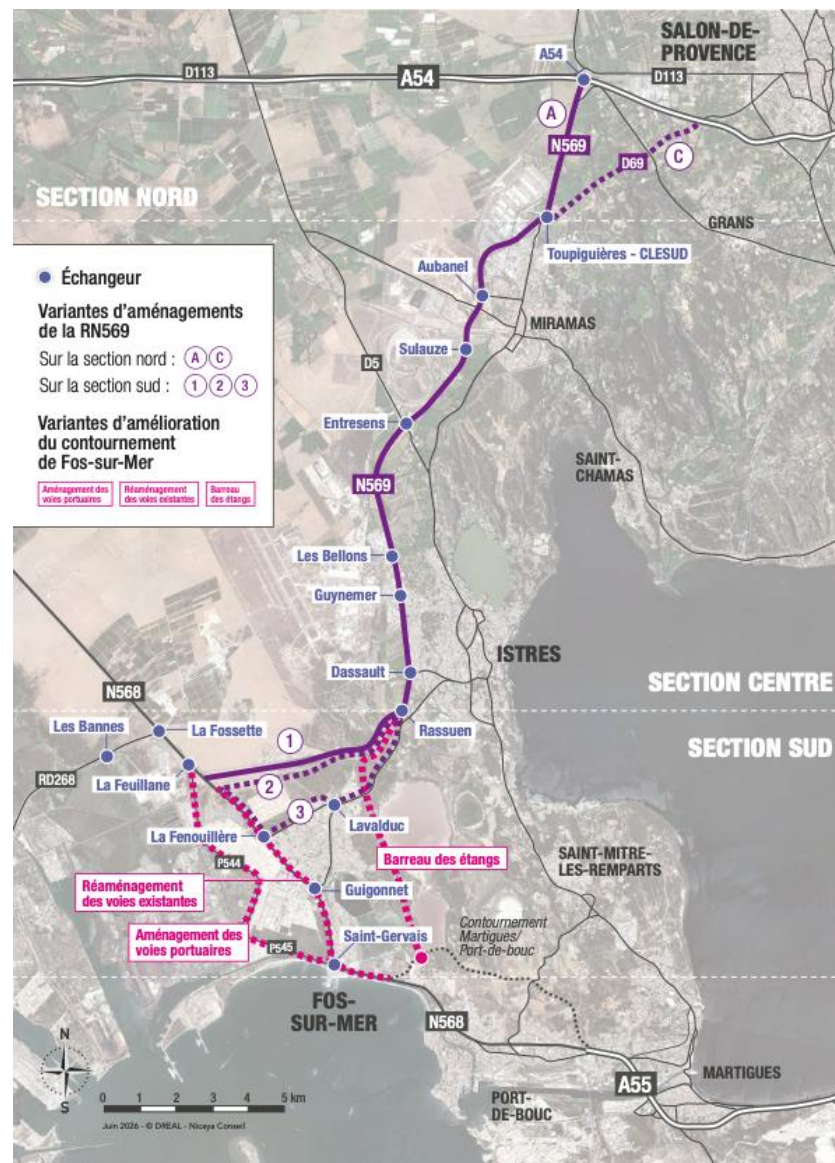


Rappel de la feuille de route mobilité (débat territorial 2025)



Les objectifs de la liaison Fos-Salon (RN569) et du contournement de Fos-Sur-Mer (RN568)

- Améliorer et sécuriser la mobilité du quotidien et contribuer au développement économique des pôles de Fos-sur-Mer, Istres, Miramas, Grans et Salon-de-Provence
- Contribuer à la compétitivité du Port en améliorant la chaîne logistique et accompagner la dynamique industrielle de la ZIP (réindustrialisation, décarbonation)
- Réduire les nuisances aux populations et améliorer le cadre de vie
- Réduire les impacts sur l'environnement
- Assurer la cohérence du projet avec les stratégies nationales et territoriales de lutte contre le changement climatique



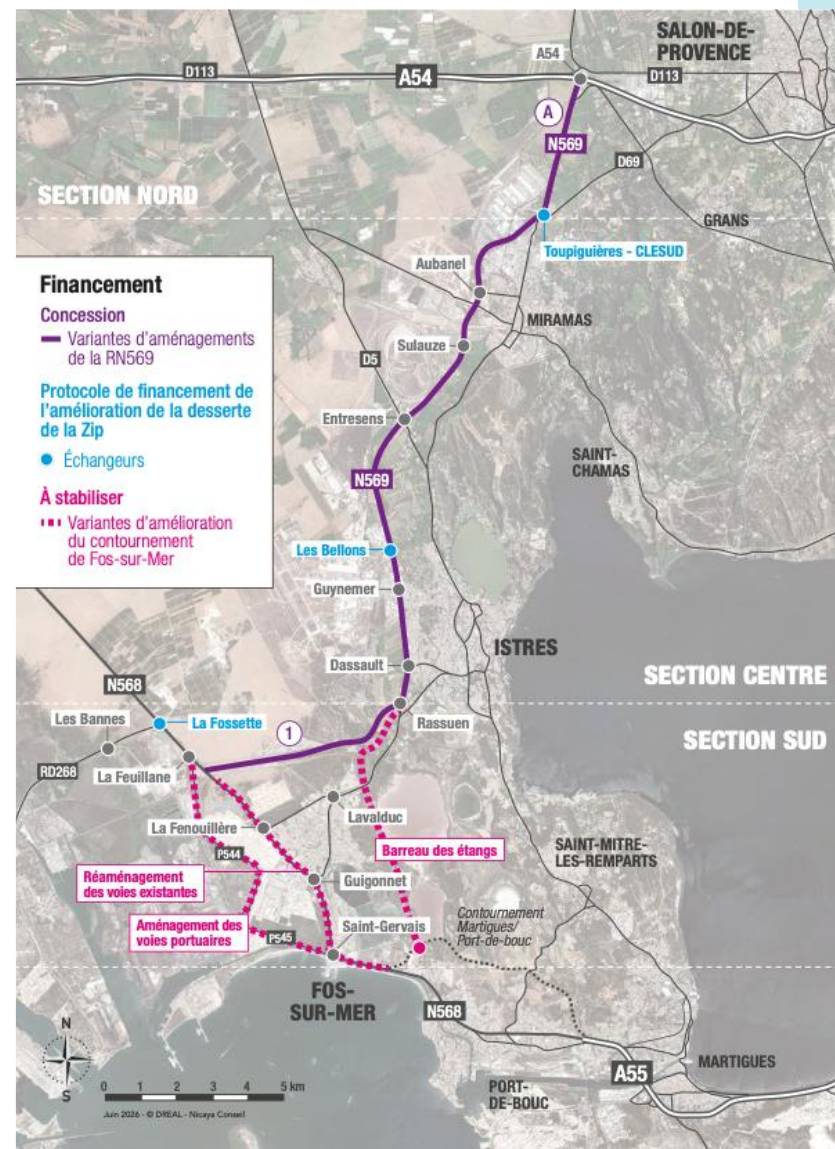
Cadre de la concertation

Le cadre réglementaire

- Une séquence inscrite dans la concertation continue, au titre de l'article L.121-14 du Code de l'environnement
- Dans la continuité du débat public (CNDP, 2020-2021) et de la décision ministérielle du 29 juin 2021
- En amont de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP)
- Sous l'égide de deux garants désignés par la CNDP : Jean-Michel Fourniau et Audrey Richard-Ferroudji

Le périmètre de la concertation

- La concertation porte sur la **liaison Fos-Salon (RN569)** : variantes préférentielles et modalités de financement
- Le **contournement de Fos-sur-Mer (RN568)** sera traité dans une séquence ultérieure
- Les **opérations ponctuelles de sécurisation et de fluidification**, feront aussi l'objet d'une séquence ultérieure



Les hypothèses de financement étudiées

Sept hypothèses examinées par l'étude FinInfra selon trois critères : **faisabilité juridique, mobilisation de financements hors budget public, acceptabilité.**

Hypothèse	Conclusion
Concession autonome (hypothèse débat 2021)	Écartée — péages prohibitifs (2 à 3x la moyenne) et subvention d'équilibre non soutenable
Financement public	Écarté — coût (566 M€) au-delà des capacités publiques ; achèvement repoussé au-delà de 2050
Éco-contribution territoriale	Écartée — modification législative requise ; rendement limité (5 à 15 M€/an)
Marché de partenariat (PPP)	Écarté — financement privé plus coûteux, charge durable sur les budgets publics
Fiscalité affectée	Écartée — modification législative requise ; rendement faible (3 à 7 M€/an)
Adossement à la concession ASF (A54)	Écarté — réserves juridiques ; portée limitée à la section Nord
Intégration à une nouvelle concession autoroutière	Retenue — équilibre mutualisé sur un réseau étendu, péage acceptable sans sollicitation de fonds publics

→ Une seule voie est réaliste pour financer le projet

Une seule solution réaliste : l'intégration à un nouveau périmètre de concession

- **Le financement public ne suffit pas** : le coût du projet (**566 M€**) dépasse à lui seul l'enveloppe routière du CPER sur 6 ans (≈ **495 M€**) pour l'ensemble de la région
- Les autres hypothèses examinées présentent des **limites de faisabilité juridique, de rendement ou de portée géographique**

Une opportunité à saisir

Le **renouvellement des grandes concessions autoroutières** à partir de février 2032 ouvre une opportunité :

- identifiée par la conférence « **Ambition France Transports** » (2025)
- confirmée par le **Conseil d'orientation des infrastructures (COI 2026)** comme une solution de financement viable pour la liaison Fos-Salon.

- **Une solution qui permet de financer l'investissement par des recettes de péages sur un réseau plus large** (= sans subvention d'équilibre publique)

Cette solution confirme :

- le profil en travers à 2x2 voies déjà identifié comme nécessaire au regard des évolutions de trafics modélisées à l'issue des EO2
- la création d'un péage pour la liaison Fos-Salon

Ce qui est soumis à la discussion ce soir

L'atelier porte sur les sujets ouverts au travail collectif, dans le cadre des choix faits par l'État porteur de projet et validé par le comité des élus :

Ce qui est arrêté

- L'aménagement de la RN569 en 2x2 voies
- La variante préférentielle du Centre : l'aménagement sur place (validé en comité des élus)
- Le mode de financement par intégration à un nouveau périmètre de concession, avec péage

Ce qui est mis en discussion

- Le dimensionnement et le positionnement des échangeurs
- Les scénarios de péage et les mesures d'accompagnement
- Le report de trafic, l'insertion paysagère et les mesures environnementales

Vos contributions alimentent les études préalables à la déclaration d'utilité publique (horizon 2028).



2

Le secteur Nord



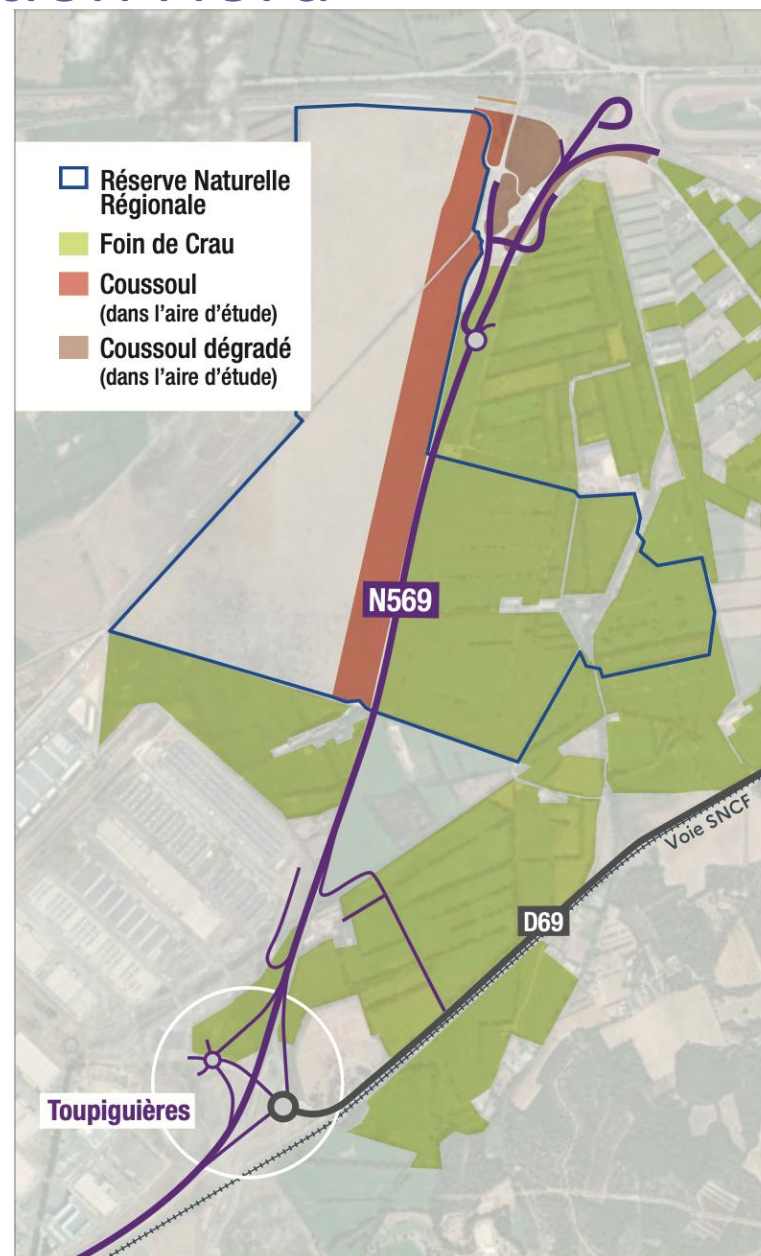
Variante préférentielle – Section Nord

Variante A

85 M€

Aménagement de la RN569 existante en 2x2 voies, échangeurs dénivelés

- **Caractéristiques** — 4 km · 90 km/h · dénivellement des échangeurs A54 / RN569 / RD19 et du giratoire de Toupiguières · bretelle dédiée au centre de tri Clésud
- **Atouts** — tracé inscrit dans le couloir existant (impact minimisé) ; dissociation des flux de transit et locaux (maintenus sur la RD69) ; $\approx 18\,900$ véh/j en 2050
- **Points de vigilance** — RNR Poitevine-Regarde-Venir (1,3 ha, soit 0,57 % - 900m de tracé dans la réserve) ; coussouls de Crau ; nappe de Crau (assainissement renforcé) ; accès agricoles à maintenir



Aménagement nécessaire pour répondre au besoin de mobilité

- un **dimensionnement dicté par les volumes de trafics**, non sur le statut de la route
- Seuil de niveau de service rapporté **à la capacité théorique du profil**, prise en compte du taux de PL :
- 1 PL = 3 unités de Véhicules Particuliers (UVP)**
- Plus les trafics dépassent la capacité théorique, plus **les conditions de circulation sont attendues dégradées** et plus **le temps de parcours augmente**
- Sécurité et exploitation** : résilience de l'infrastructure en cas d'accident **nettement plus élevée dans le cadre d'une 2x2 voies**, notamment dans le cas de taux de PL élevés Comme c'est le cas sur la section nord de la liaison Fos-Salon

	Seuil de niveau de service	TMJA 2sens en uvp		Effet sur la circulation
		2x1 voie	2x2 voies	
A	Aisé	16 000	32 000	La vitesse de circulation n'est pas affectée par le trafic et le confort de conduite est bon.
B	Contraint	24 000	48 000	La vitesse commence à être affectée par le volume de trafic et le confort est moyen.
C	Chargé	30 000	60 000	Les restrictions imposées à la vitesse par le trafic et les difficultés de dépassement sont fortes. Le confort est médiocre.
D	Instable	36 000	72 000	Vitesse réduite, possibilités de dépassement faibles, confort très bas. Risque significatif de congestion, une perturbation mineure engendre des conditions d'écoulement forcé ou instable.
-	Saturé	40 000	80 000	Limite de capacité atteinte

Temps de parcours

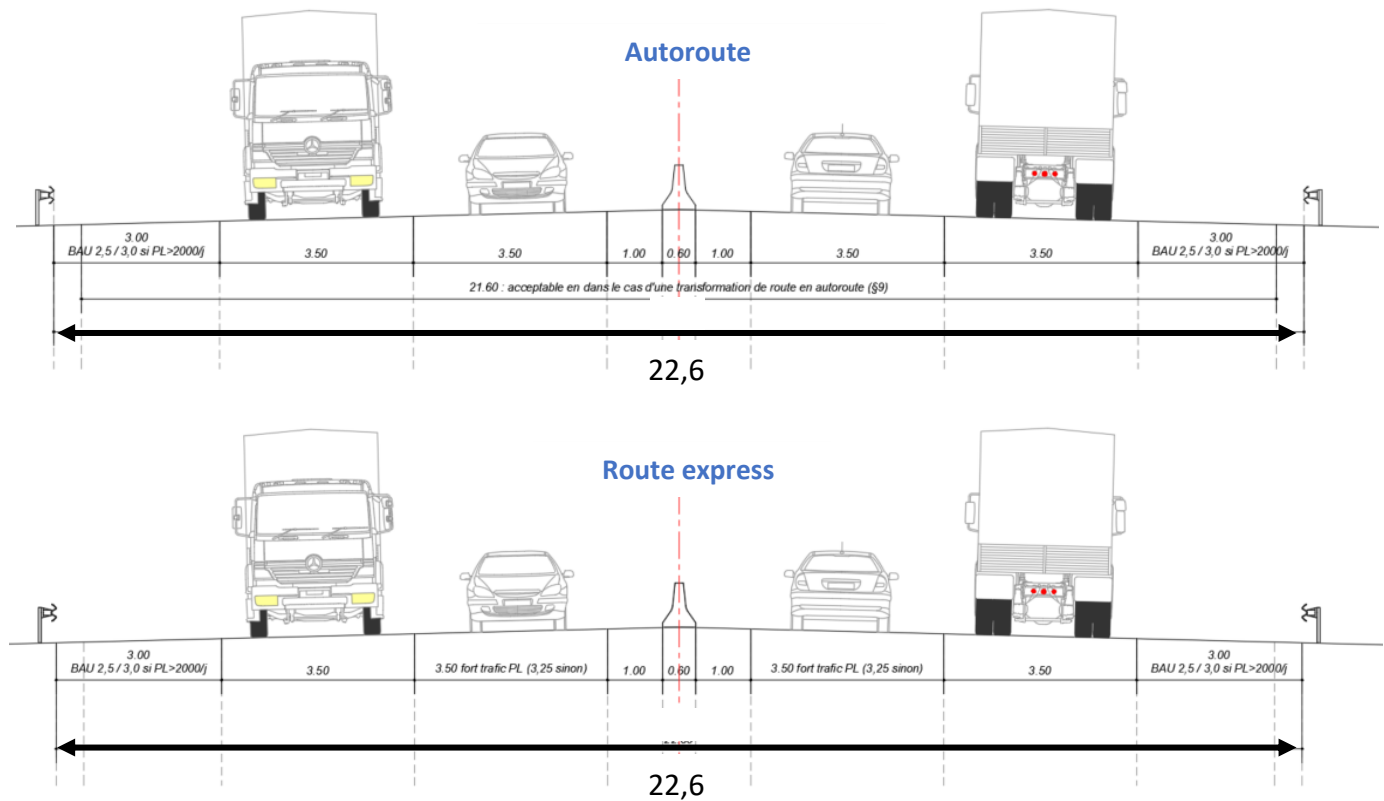


Niveau de service		TMJA (2 sens) en uvp		Section nord uvp/j (2 sens)	
		2x1 voie	2x2 voies	2x1 voie	2x2 voies
A	Aisé	16 000	32 000		24 124
B	Contraint	24 000	48 000		
C	Chargé	30 000	60 000	24 124	
D	Instable	36 000	72 000		
-	Saturé	40 000	80 000		

Trafics indiqués « à la mise en service » à l'horizon 2035 et en AMS, configurations qui présentent les volumes les plus faibles.

Important : le passage au statut autoroutier n'a pas d'impact sur le profil en travers de la 2X2 voies

- Le statut de la route n'impose pas un profil type particulier
- Une route à 2x2 voies et à échangeurs dénivelés **conserve le même profil**, qu'elle soit une route express ou une autoroute



Section nord : résultat de l'analyse multicritère

	Variante A 2x2 voies	Variante C 2x2 voies
Mobilité	Répond très bien aux besoins de mobilité	Répond bien aux besoins de mobilité Modifie les conditions de déplacement du secteur nécessitant des aménagements plus conséquents
Environnement	Impacts milieux naturels : 1,3 ha sur RNR et effet de coupure	Impacts milieux naturels : Artificialisation importante
	Impacts cadre de vie : Faibles	Impacts cadre de vie : Impacts très forts (3 exploitations menacées, habitations à proximité, continuité de circulation à reconstruire)
Faisabilité et risque	Risque fort sur l'acceptabilité vis-à-vis de la réserve	• Risque fort sur l'acceptabilité vis-à-vis de l'agriculture et du cadre de vie. • Projet beaucoup plus complexe • Incertitude sur un nouveau point de raccordement A54
	Réalisation plus simple du projet	
Coût	Moyen 85 M€	Plus fort 127 M€

La variante A est retenue comme variante préférentielle au regard des bénéfices attendus, de sa **meilleure réponse territoriale au besoin de mobilité** et de la **préservation du cadre de vie** dans des **conditions de faisabilité techniques supérieures** malgré des **impacts sur la biodiversité et les milieux naturels** qui devront faire l'objet d'une attention particulière dans l'application de la séquence ERC.

Légende objectifs	Légende impacts
Répond très bien à l'objectif	Équivalence voire pas d'impact
Répond à l'objectif	Impacts modérés
Répond partiellement à l'objectif	Impacts forts
Ne répond pas à l'objectif	Impacts très forts

Opération ponctuelle de sécurisation : Toupigières

En anticipation de la LFS : traitement des points les plus saturés.

Sous réserve des études techniques, phasage du réaménagement :

Phase 1 (anticipation) :

- Doublement du giratoire, création du barreau et des bretelles ouest

Phase 2 (anticipation) :

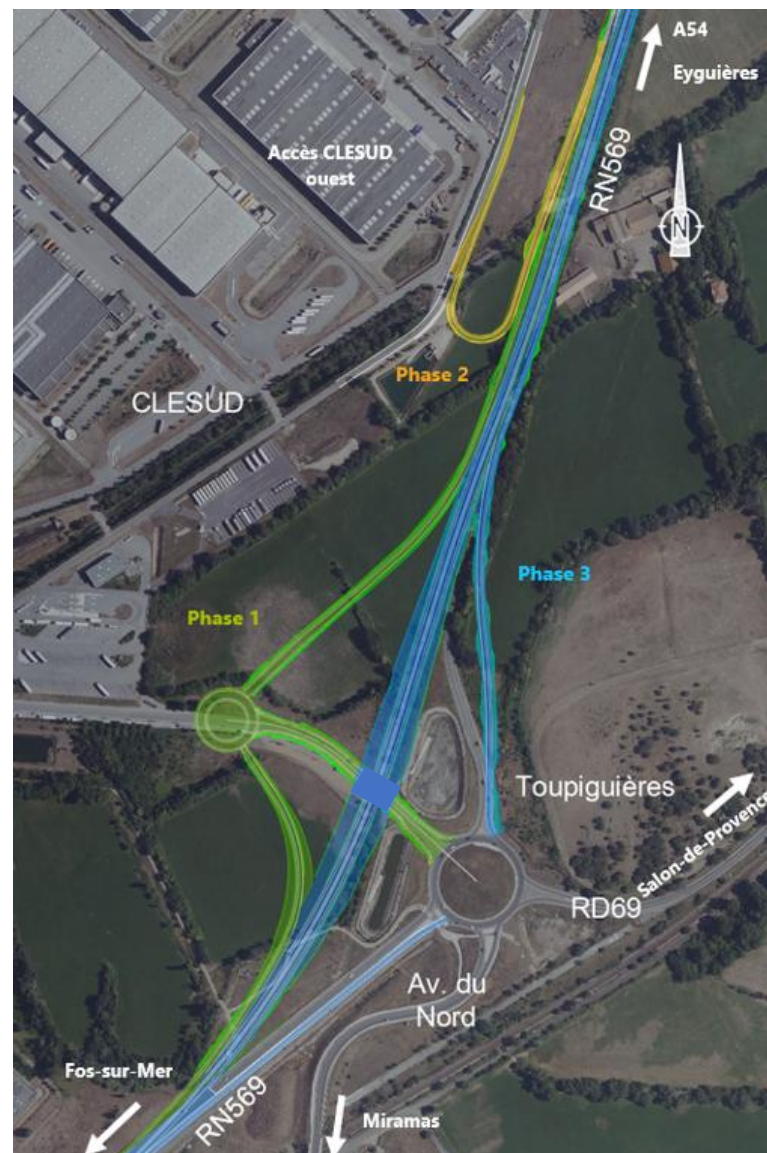
- Création de la bretelle de sortie vers CLESUD ouest

Enveloppe prévisionnelle phases 1 et 2 : 3,5 M€

Date prévisionnelle de mise en service : 2029

Phase 3 (projet LFS) :

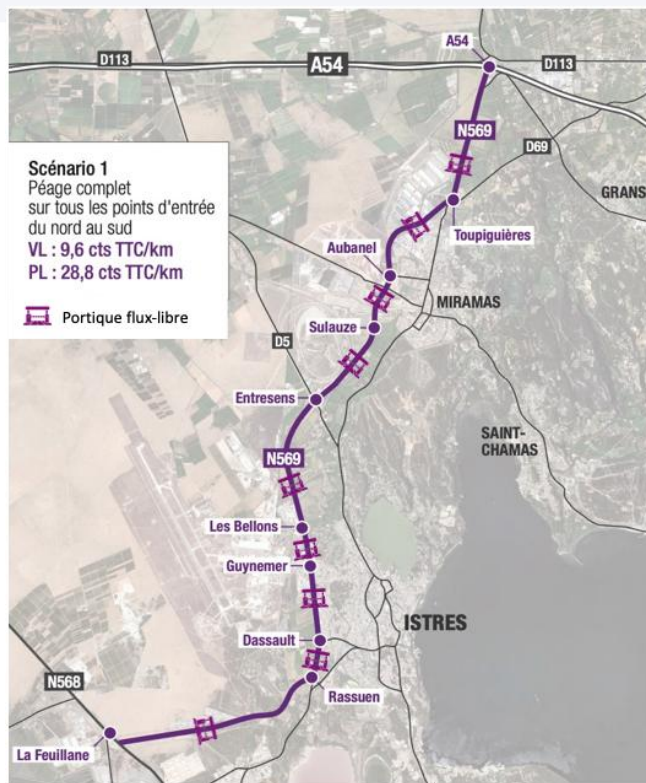
- Réaménagement de la section courante RN569, création de l'ouvrage de dénivellement et de la bretelle est



Quels scénarios de péage ?

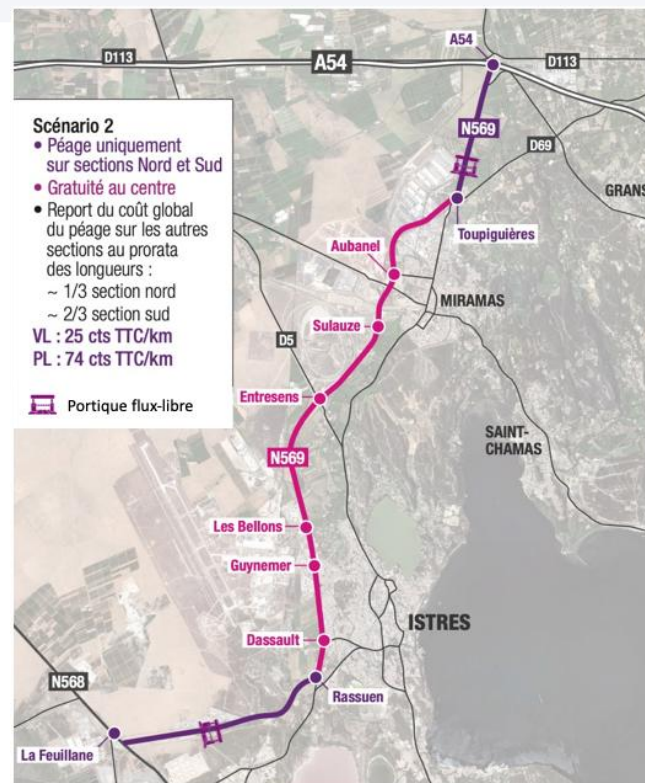
Scénario 1 – Péage homogène

Péage sur l'ensemble de l'itinéraire
VL : 9,6 ct € TTC/km · PL : 28,8 ct € TTC/km



Scénario 2 – Section Centre libre de péage

Péage sur les sections Nord et Sud uniquement
VL : 25 ct € TTC/km · PL : 74 ct € TTC/km



Dans les deux scénarios, pour un usager qui parcourt toute la liaison Fos-Salon, le tarif total est identique : **2,40 € TTC pour un véhicule léger et 7,20 € TTC pour les PL**

Hypothèses de coûts par profil d'usage (valeurs 2024)

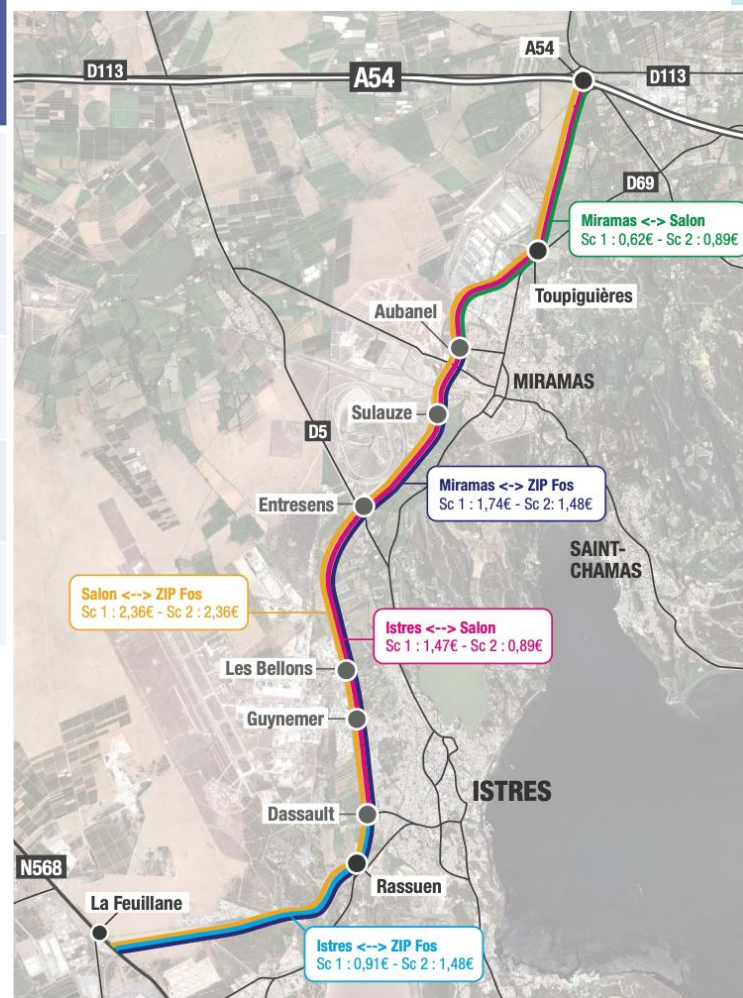
péage moyen sur le réseau concédé)

Profil d'usage	Scénario 1 (péage homogène)	Scénario 2 (Centre libre de péage)
Parcours complet ZIP Fos ↔ A54 (occasionnel, VL)	2,40 € TTC	2,40 € TTC
Trajet quotidien Miramas ↔ ZIP Fos (≈ 18 km)	~ 1,75 € / trajet	~ 1,50 € / trajet
Coût mensuel domicile-travail (20 j, A/R) (*)	~ 70 €	~ 60 €
Coût annuel domicile-travail (210 j, A/R) (*)	~ 735 €	~ 630 €
Trajet Istres ↔ Miramas (section Centre)	≈ 1,00 €	Gratuit

(*) Hors formule d'abonnement que le concessionnaire pourrait proposer

L'avis du public est attendu sur :

- les deux scénarios de péage ;
- les adaptations possibles pour préserver l'accès au territoire : mesures d'accompagnement, principes tarifaires...

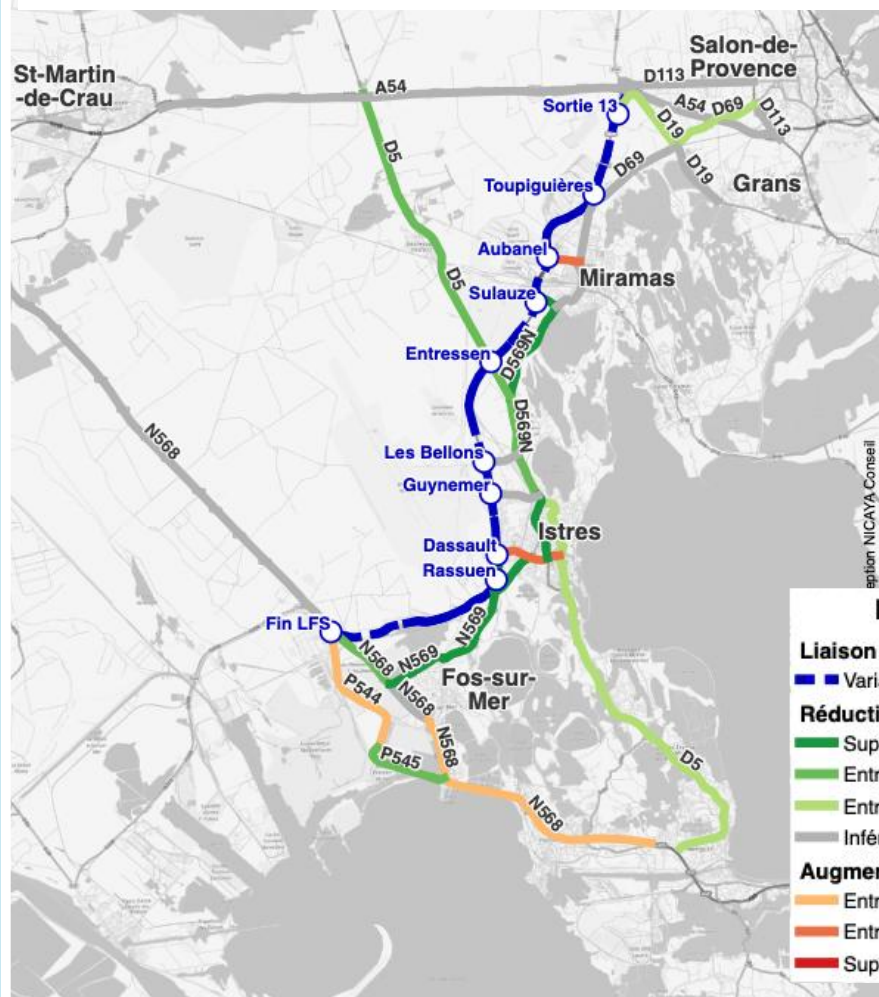


Le coût pour un PL est à multiplier par 3 pour un total de 7,20 € TTC par trajet sur l'ensemble du linéaire.

Effet d'une LFS à péage sur le reste du réseau

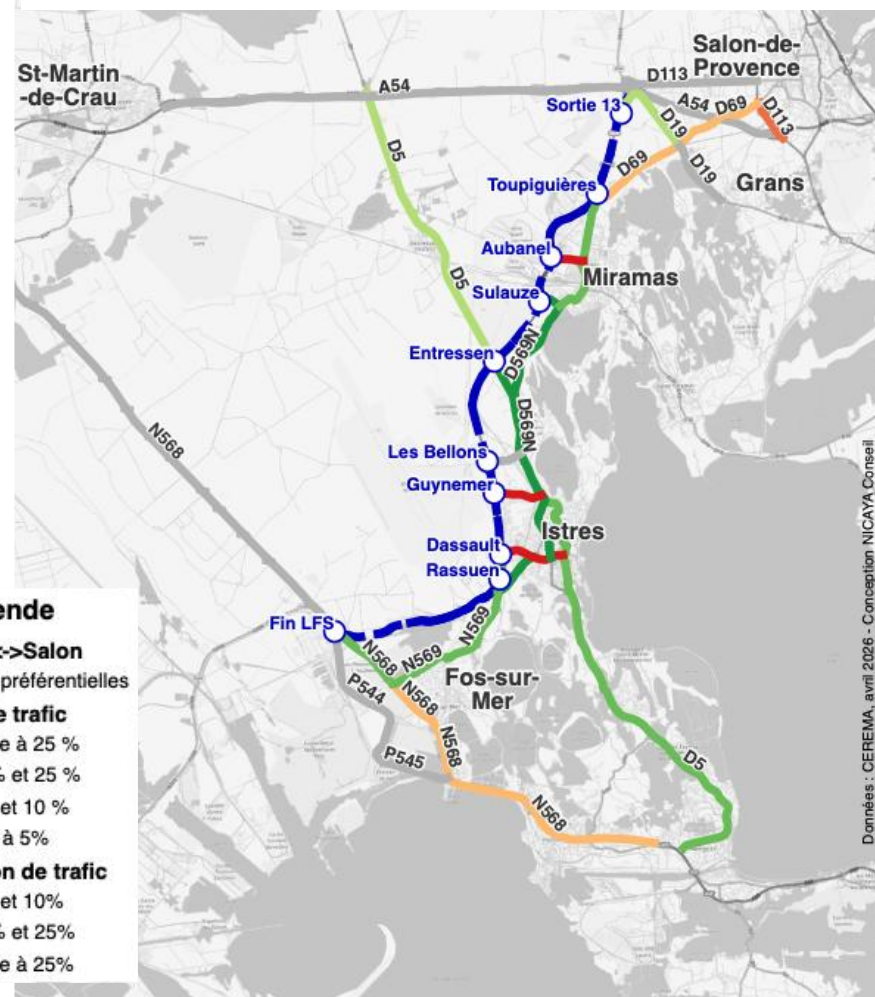
Variation de trafic (VL+PL) dans le cadre du scénario 1

Par rapport à situation sans LFS à horizon 2035



Variation de trafic (VL+PL) dans le cadre du scénario 2

Par rapport à situation sans LFS à horizon 2035



Une LFS qui a un effet globalement positif sur le réseau secondaire pour les 2 scénarios de péage avec néanmoins des augmentations possibles sur certains axes

Les sujets soumis au travail de l'atelier – secteur Nord

Quatre thématiques ouvertes au travail collectif ce soir :

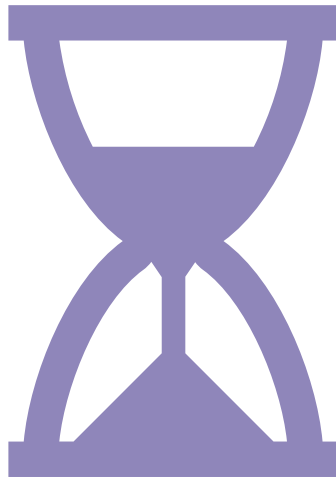
- **Les scénarios de péage :**
 - Périmètre, principes tarifaires, modalités d'abonnement, mesures d'accompagnement
 - Le report de trafic sur le réseau secondaire : limitations de tonnage, signalisation, hiérarchisation, carrefours
- **Le dimensionnement et le tracé**
- **Les mesures environnementales et l'insertion paysagère :** milieux naturels et coussouls, eau et nappe de Crau, bruit, qualité de l'air, agriculture
- **Rétablissement des accès agricoles**

Quatre espaces de travail

Une table par thématique

Restitution en plénière

Des besoins de clarification ?
Des demandes de précisions ?



10 minutes

*Vos avis / contributions seront recueillies
dans le temps suivant en atelier*



3

Travail en atelier

4 tables thématiques

40 minutes



L'objectif des ateliers

Approfondir collectivement les sujets ouverts du secteur Centre et recueillir vos contributions.

Ce que nous cherchons ensemble

- Enrichir le diagnostic et les points de vigilance du secteur
- Faire émerger des propositions concrètes et les conditions d'aménagement du projet
- Enrichir le dossier d'études préalables à la DUP

Un cadre de travail

- **Tous les avis comptent : il n'y a pas de recherche de consensus**
- **Les désaccords et les points d'attention sont notés au même titre**
- **Aucune question n'est tranchée ce soir**

Toutes les contributions sont notées et intégrées au compte-rendu de l'atelier.

Un travail par tables, simple et productif :

- Vous vous répartissez sur les 4 tables thématiques
- Chaque table dispose d'une cartographie du secteur, d'une fiche-question
- Un référent technique (DREAL ou bureau d'études) accompagne chaque table
- Un hôte de table note toutes les contributions, sans recherche de consensus
- ≈ 35 min de travail : vous pouvez changer de table durant ce temps

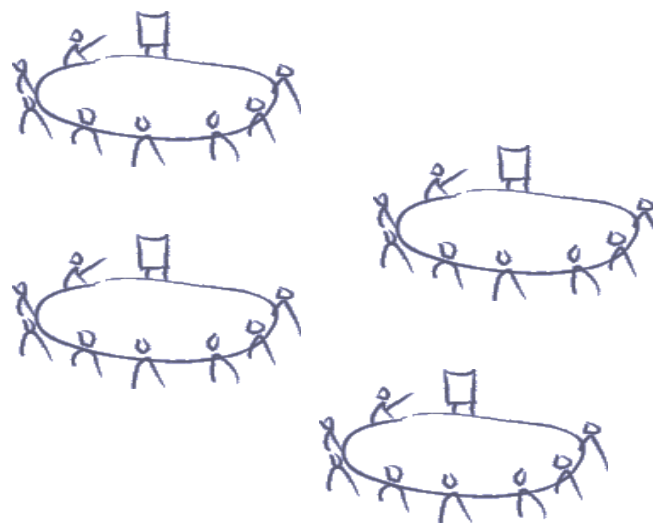


Table 1 – Les scénarios de péage

Quel avis sur les scénarios de péage proposés ?

Les éléments du débat

- Scénario 1 – péage homogène ($\approx 9,6$ ct/km pour un véhicule léger)
- Scénario 2 – section Centre libre de péage (Nord et Sud à $\approx 0,25$ €/km)
- Parcours complet identique dans les deux cas : 2,40 € pour un véhicule léger
- Péage free flow

Les questions à travailler

- Quel scénario de péage privilégier, et pourquoi ?
- Quelles modalités d'abonnement (résidents, salariés de la ZIP, véhicules propres, covoiturage) ?

L'hôte de table note toutes les contributions · 2 tours (≈ 35 min)

Péage flux-libre

Principe général et équipements associés

- Le flux-libre permet de **supprimer les barrières pleine voie (BPV)** et de réduire l'impact sur la circulation et l'environnement
- Implantation de **portiques** dits « portiques flux-libre » équipés de caméras et de capteurs
- Modalités de paiement :
 - En ligne sur site internet exploitant
 - Badge télépéage
 - Points de paiement physique : buralistes, maisons de presse ...
 - Bornes de paiement sur aires



Portique flux-libre de Montbeugny (A79)

Table 1 – Le report de trafic sur le réseau secondaire

Comment maîtriser le report de trafic sur le réseau secondaire et préserver les traversées urbaines ?

Les éléments du débat

- Axes sensibles : avenue Radolfzell, aubanel, guynemer, traversée d'Istres
- Report accentué en cas de gratuité de la section Centre
- Premières orientations : limitation de tonnage, signalisation, hiérarchisation, carrefours

Les questions à travailler

- Quels sont les points de vigilance ?
- Quels axes protéger en priorité ?
- Quelles restrictions pour les poids lourds, et avec quelle signalétique ?
- Quels aménagements de carrefours et quelle hiérarchisation du réseau ?

L'hôte de table note toutes les contributions (≈ 35 min)

Table 2 – Le dimensionnement et le tracé

Quels échangeurs prioritaires, et quel dimensionnement / positionnement – à l'exemple d'Aubanel ?

Les éléments du débat

- Profil en travers à 2x2 voies
- Traitement des points d'échange ; dénivellation d'Aubanel, Sulauze et Dassault
- Positionnement du tracé

Les questions à travailler

- Quelles modalités de dénivellation de ces carrefours (bretelles, géométrie) ?
- Quel positionnement pour le tracé

L'hôte de table note toutes les contributions (≈ 35 min)

Aménagement nécessaire pour répondre au besoin de mobilité

Domaine d'emploi des routes selon le catalogue des types de route

- Capacités théoriques qui assurent un temps de parcours proche du **temps de parcours à vide** : objectif du projet routier
- Au-delà, le niveau de service se dégrade, gênes et ralentissements apparaissent, **jusqu'à saturation**
- **Le taux de poids-lourds joue un rôle important** dans la dégradation des conditions de circulation
- La configuration des points d'échange et des raccordements au réseau viaire joue également un rôle important



Route bidirectionnelle



Route à 2x1 voie



Route à 2x2 voies

	Bidir.	2x1 voie	2x2 voies
Domaine d'emploi	10 000 véh/j	15 000 véh/j	> 20 000 véh/j

Aménagement nécessaire pour répondre au besoin de mobilité

Seuils de niveau de service théoriques

- Taux moyens journaliers (TMJA) estimés par comptages avec taux de PL, en véh/j
- TMJA transformés en unités de véhicules particuliers par jour (uvp), **unité qui prend en compte l'impact de la circulation des poids-lourds (PL)**
 - Prise en compte des poids-lourds dans la conversion : **1 PL = 3 VL**
- Seuil de niveau de service rapporté à la **capacité théorique du profil**

	Seuil de niveau de service	TMJA 2sens en uvp		Effet sur la circulation
		2x1 voie	2x2 voies	
A	Aisé	16 000	32 000	La vitesse de circulation n'est pas affectée par le trafic et le confort de conduite est bon.
B	Contraint	24 000	48 000	La vitesse commence à être affectée par le volume de trafic et le confort est moyen.
C	Chargé	30 000	60 000	Les restrictions imposées à la vitesse par le trafic et les difficultés de dépassement sont fortes. Le confort est médiocre.
D	Instable	36 000	72 000	Vitesse réduite, possibilités de dépassement faibles, confort très bas. Risque significatif de congestion, une perturbation mineure engendre des conditions d'écoulement forcé ou instable.
-	Saturé	40 000	80 000	Limite de capacité atteinte

— Temps de parcours
+

Plus les trafics dépassent la capacité théorique, plus les conditions de circulation sont attendues dégradées et plus le temps de parcours augmente

Aménagement nécessaire pour répondre au besoin de mobilité : section centre

Seuils de congestion théoriques : section centre

Les trafics sont en cours d'actualisation dans le cadre de la mise à jour du modèle qui intègre des comptages réalisés en 2026.

Ils sont indiqués « à la mise en service » à l'horizon 2035 et en AMS, configuration qui présentent les volumes les plus faibles.

Les vérifications à +20 ans en cours.

Les trafics attendus imposent la mise en œuvre d'un profil à 2x2 voies pour répondre au besoin de mobilité à la mise en service 2035

Point de calcul : les Guynemer - Dassault

Coeff uvp/PL : 3

Trafic double sens attendu en 2035 sur la LFS avec la mise en péage (scénario section centre gratuite)			
	Tous véhicules	dont PL	
Section centre TMJA	40 800	4 800	10%
Section centre uvp/j	48 960		

Trafics exprimés en scénario AMS (Aménagements Supplémentaires en faveur du report modal) , scénario le plus optimiste

Niveau de service		TMJA (2 sens) en uvp		Section centre uvp/j (2 sens)	
		2x1 voie	2x2 voies	2x1 voie	2x2 voies
A	Aisé	16 000	32 000		
B	Contraint	24 000	48 000		
C	Chargé	30 000	60 000		48 960
D	Instable	36 000	72 000		
-	Saturé	40 000	80 000	48 960	

Aménagement nécessaire pour répondre au besoin de mobilité

Résilience de l'infrastructure en cas d'accident et sécurité

Résilience nettement supérieure de la 2x2 voies, particulièrement dans le cadre des taux de PL élevés de la LFS

	Route à 2x1 voie	Route à 2x2 voies
Risque de suraccident :	Élevé : Configuration en "effet tunnel" sans échappatoire latérale en cas d'obstacle soudain.	Plus faible : Possibilité de dévier sur la deuxième voie ou sur la Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU).
Risque de blocage du trafic :	Très élevé : Le moindre véhicule immobilisé peut saturer l'unique voie et fige le trafic, la BAU réduite n'est pas toujours suffisante pour dévier la voie.	Faible : Possibilité de dévier sur la deuxième voie ou sur la Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU).
Accès des services de secours :	Très difficile : Risque de bouchon étanche sans espace pour que les voitures se poussent.	Plus aisé : Utilisation de la BAU ou mise en place d'un corridor de sécurité sur deux voies.
Gestion des files bloquées :	Très contrainte : Les usagers piégés ne peuvent ni reculer ni contourner, nécessité de basculer la circulation.	Plus simple : Évacuation progressive par la voie restante ou via la BAU sous contrôle des autorités.
Temps de retour à la normale :	Long : L'axe doit souvent être totalement fermé le temps du dépannage et du nettoyage.	Rapide à modéré : Les opérations de remorquage se font en site protégé sur la voie neutralisée.

Table 3 – Les mesures environnementales et d'insertion paysagère

Quelles mesures environnementales, paysagères et d'accompagnement attendez-vous sur le secteur Centre ?

Les éléments du débat

- Nappe et coussouls de Crau, sites Natura 2000, Foin de Crau AOP
- Bruit et qualité de l'air en secteur habité (écrans acoustiques)
- Agriculture : accès agricoles et rétablissements

Les questions à travailler

- Quelles priorités d'évitement, de réduction et de compensation ?
- Quelles protections acoustiques pour les riverains ?
- Comment limiter la gêne des travaux pour les habitants de Miramas et d'Istres ?
- Quels aménagements paysagers et d'insertion urbaine prioritaires ?
- Quels accès agricoles rétablir et via quel cheminement ?

L'hôte de table note toutes les contributions (≈ 35 min)

Table 4 – Le rétablissement des accès agricoles

Quels accès agricoles rétablir, et selon quels cheminements, sur le secteur Nord ?

Les éléments du débat

- Plaine de la Crau : Foin de Crau AOP, prairies irriguées et coussouls (pastoralisme ovin)
- Réseau d'irrigation gravitaire (canaux, filioles) : alimentation des prairies et recharge de la nappe de Crau
- Parcellaire, chemins d'exploitation et drailles de transhumance traversés par le tracé (RN569 / RD69)

Les questions à travailler

- Quels accès et chemins agricoles rétablir, et selon quels cheminements ?
- Comment assurer la continuité du réseau d'irrigation (canaux, filioles) et le maintien de l'alimentation de la nappe ?
- Quels ouvrages de rétablissement (passages agricoles, franchissements) prévoir, et où les positionner ?

L'hôte de table note toutes les contributions (≈ 35 min)



4

Restitution

Partage des contributions en plénière

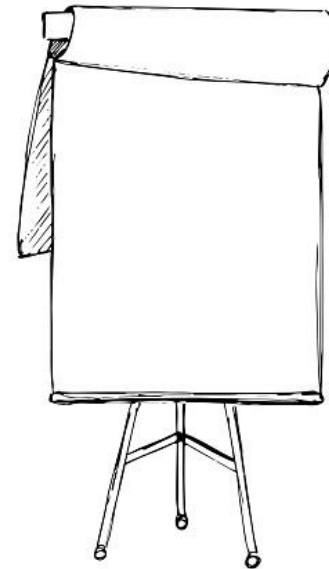


Le partage des contributions

Chaque table restitue ses principales contributions en plénière.

Déroulé de la restitution

- Restitution par chaque table (≈ 5 min)
- Identification des points d'attention et des questions restant ouvertes
- Échanges et compléments en plénière



L'ensemble des contributions est consigné dans le compte-rendu de l'atelier.



5

Suites et clôture

Calendrier et modalités pour poursuivre la contribution



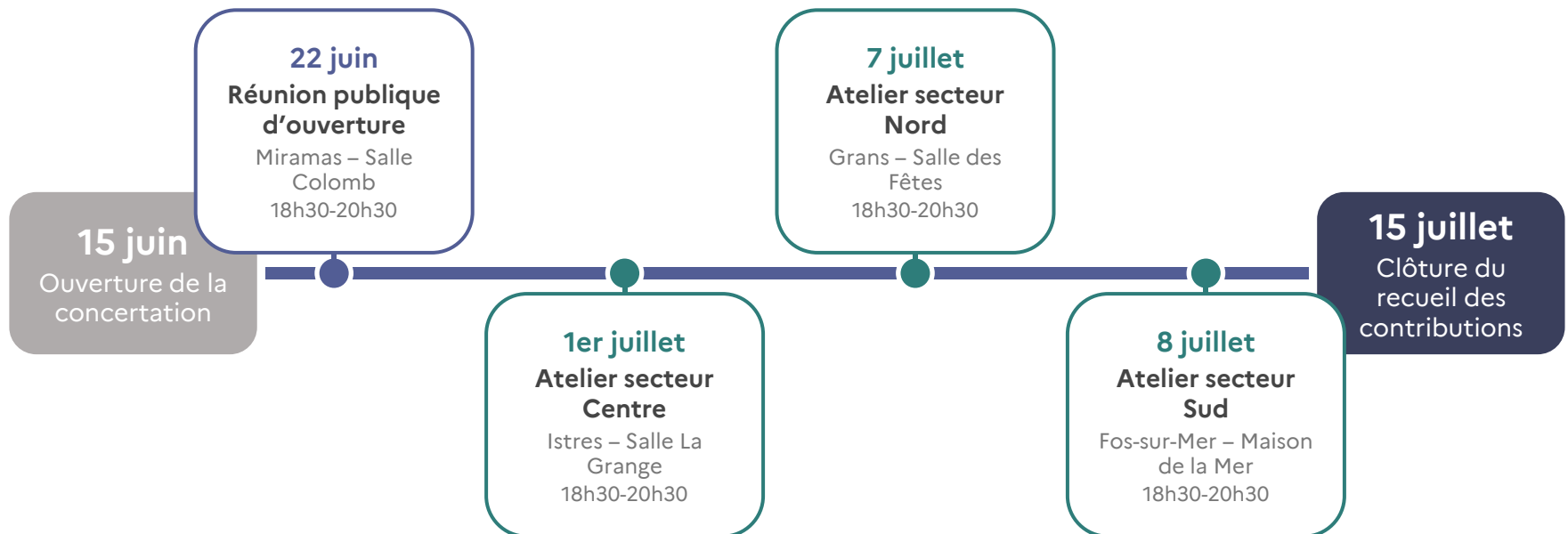
Calendrier prévisionnel à l'issue de la concertation

La concertation se déroule du 15 juin au 15 juillet 2026.

Août 2026	Bilan de la concertation, publié sur le site de la DREAL
Sept. 2026	Décision du maître d'ouvrage et du comité des élus : variante préférentielle par section et scénario de péage
Fin 2026	Approfondissements : avant-projet, études d'impact, air-santé, acoustiques, agricoles et hydrauliques
Fin 2027	Finalisation des études d'opportunité (phase2) pour le contournement de Fos-sur-Mer (RN568)
Début 2028	Enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique (LFS – RN569)
Fin 2028	DUP en Conseil d'Etat
2029-2030	Constitution du dossier et appel d'offre pour la concession
2030	Mise en service des opérations ponctuelles de sécurisation et de fluidification
2032	Intégration effective à la nouvelle concession autoroutière

Calendrier de la concertation

Une séquence de la concertation continue ouverte sur le choix des variantes et les modalités de financement du
15 juin au 15 juillet 2026



Permanences de la DREAL en mairies : **du 29 juin au 10 juillet 2026**
Dates et lieux des permanences disponible sur le registre numérique :
<https://www.registre-numerique.fr/liaison-fos-salon>

Tout au long de la concertation pour s'informer et donner son avis

Registre numérique : <https://www.registre-numerique.fr/liaison-fos-salon> • Registres papier en mairies



Merci de votre attention



Présentation des intervenants

DREAL PACA – STIM

- Sébastien FOREST
- Nadia FABRE
- Mathieu GICQUEL
- Laurent DUMONT

EGIS (Bureau d'étude technique)

- Edgar PANEK
- Benoît DESILLE
- Hippolyte POUCHELLE

Commission nationale du débat public (CNDP)

- Jean-Michel FOURNIAU
- Audrey RICHARD-FERROUDJI

Nicaya conseil (animation / facilitation)

- Jordan FLEURUS
- Louise DUBART
- Molly LAFORGUE



Variation de trafic (tous véhicules) par rapport à la situation sans LFS à horizon 2035

ZOOM sur le secteur de Miramas

Traversée de Miramas

Sans LFS en 2035 : 13 100 – 6%
(2026 : 13 000 – 2%)

Sc 1 : 13 000 - 6%

Sc 2 : 11 000 – 7%

Scénario 1

Scénario 2

Légende

Liaison Fos ↔ Salon

■ Variantes préférentielles

Réduction de trafic

■ Supérieure à 25 %

■ Entre 10% et 25 %

■ Entre 5% et 10 %

■ Inférieure à 5%

Augmentation de trafic

■ Entre 5% et 10%

■ Entre 10% et 25%

■ Supérieure à 25%

Av Aubanel

Sans LFS en 2035 : 6 100 – 2%

Sc 1 : 6 800 – 2%

Sc 2 : 8 600 – 2%

Variation de trafic (tous véhicules) par rapport à la situation sans LFS à horizon 2035

Zoom sur le secteur d'Istres

Scénario 1

Scénario 2

Av Guynemer

Sans LFS en 2035 : 10 200 - 0%

Sc 1 : 10 500 - 0%

Sc 2 : 13 200 - 0%

Traversée d'Istres

Sans LFS en 2035 : 16 600 - 0%

Sc 1 : 12 300 - 1%

Sc 2 : 6 500 - 1%

Av Radolfzell

Sans LFS en 2035 : 14 100 - 3%

Sc 1 : 17 500 - 3%

Sc 2 : 18 900 - 3%

Légende

Liaison Fos<->Salon

■ Variantes préférentielles

Réduction de trafic

■ Supérieure à 25 %

■ Entre 10% et 25 %

■ Entre 5% et 10 %

■ Inférieure à 5%

Augmentation de trafic

■ Entre 5% et 10%

■ Entre 10% et 25%

■ Supérieure à 25%