



PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE FOS ↔ SALON

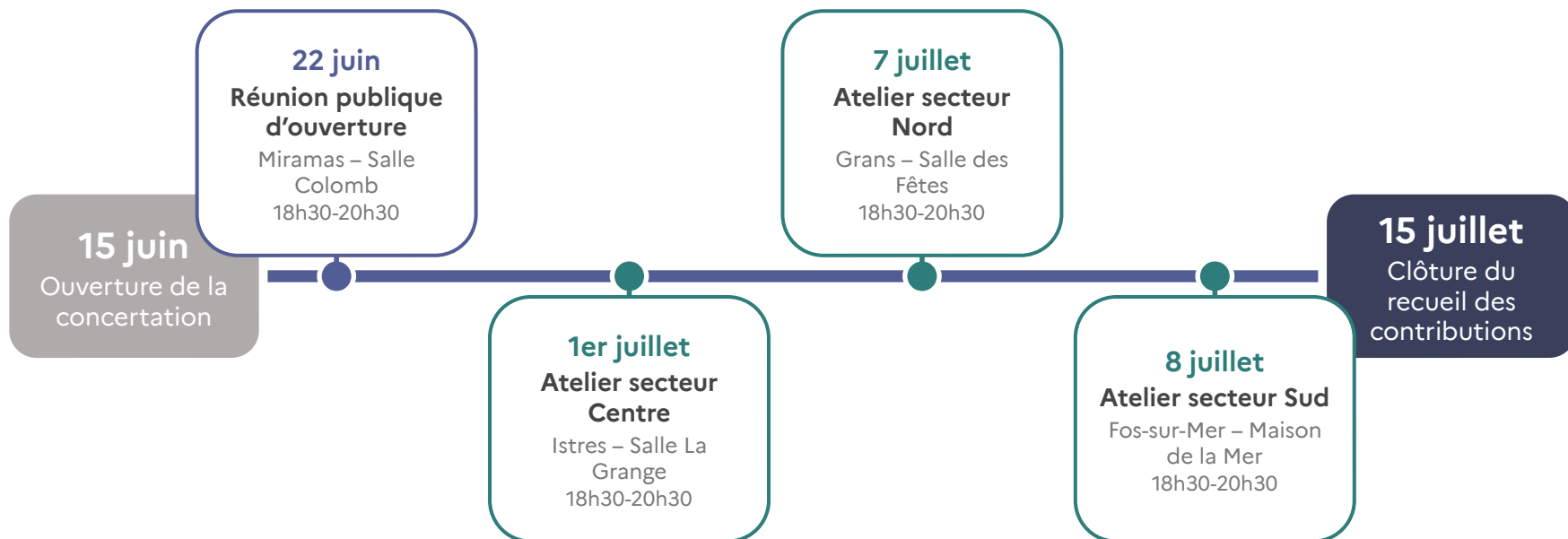
Atelier de concertation – Secteur Sud Fos-sur-Mer

8 juillet 2026 – 18h30



Calendrier de la séquence de 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 Fos-sur-Mer



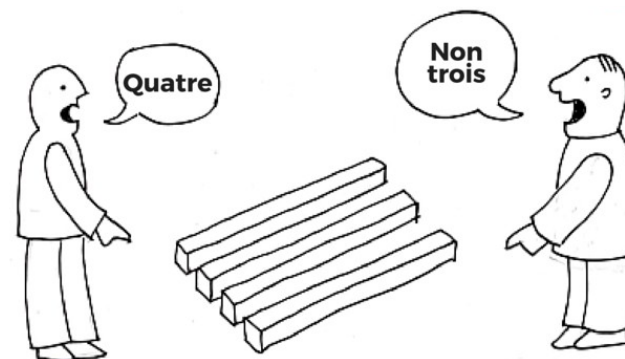
Le déroulé de la soirée

Contenu	Durée
• Ouverture de l'atelier	5 min
• Rappel de cadrage du projet	15 min
• Présentation du secteur Sud	15 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



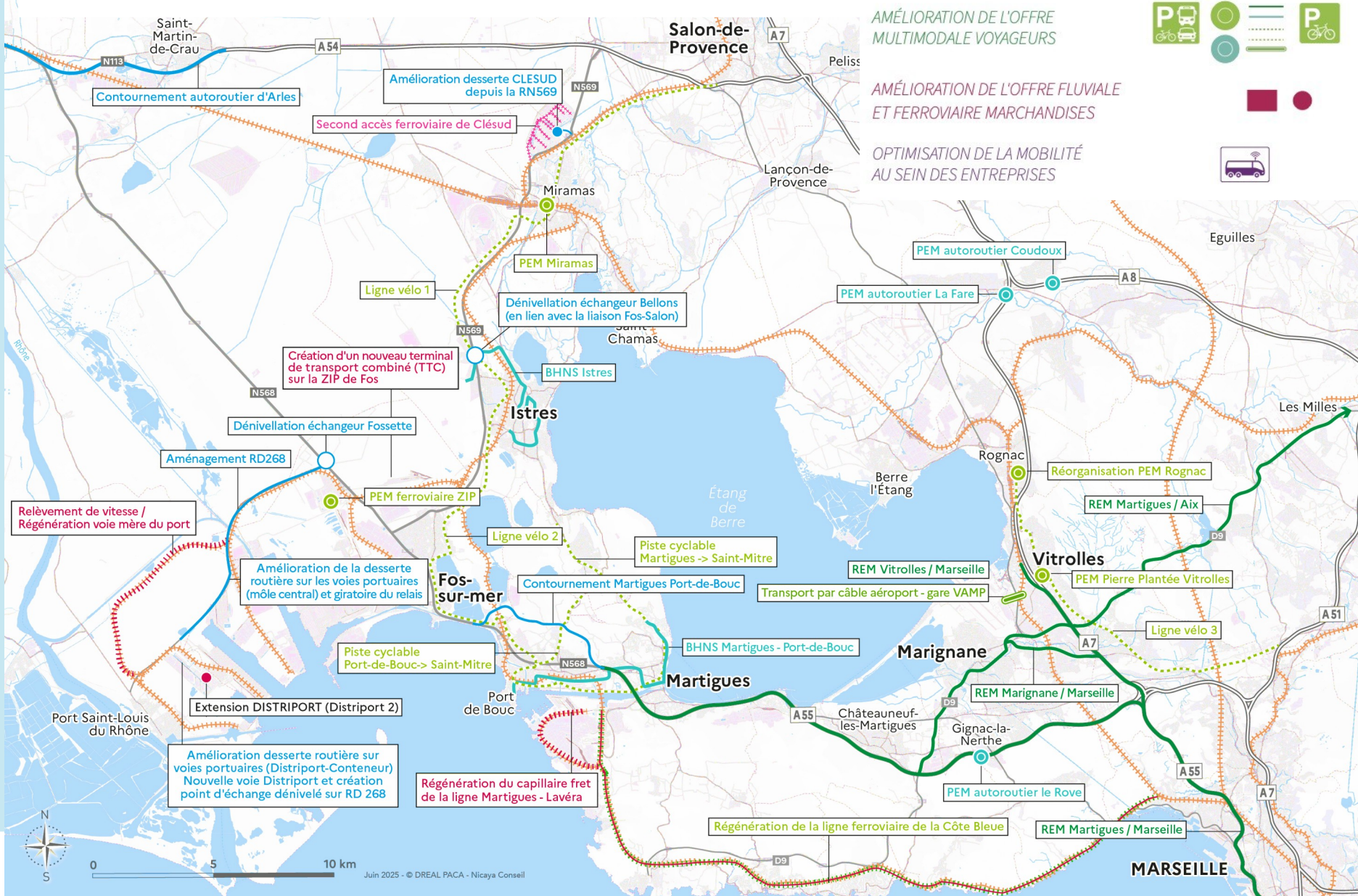
1

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

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

Le contournement de Fos-sur-Mer (RN568) phasé

- Un **contournement** phasé par rapport à la séquence de concertation actuelle sur la **liaison Fos-Salon** par décision du comité des élus
- Raison : **ne pas compromettre la fenêtre d'intégration de la liaison (RN569) à la concession (2032)**, dont le calendrier impose un arrêté ministériel de la **DUP fin 2028**
- 3 variantes à l'étude en co-construction avec la mairie de Fos-sur-Mer et les partenaires pour lever toutes les incertitudes sur la faisabilité

Barreau des étangs

Enjeux environnementaux (zones humides..); coût et faisabilité technique (viaduc / remblais), Impact sur les réserves stratégiques de carburant

Voies portuaires

Tracé et ouvrages de protection pour ne pas augmenter la vulnérabilité des usagers au risque technologique (PPRT)

Aménagement sur place (ASP)

Nuisances sonores et visuelles
Milieux humains et cadre de vie (proximité du bâti) ; impact foncier (emprises)

Méthodologie de travail : 3 ateliers + études d'opportunité sur les solutions qui émergeraient — conclusion visée mi-2027 (non compatible avec le calendrier d'intégration à la concession)

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 3× 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 Sud : 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 Sud



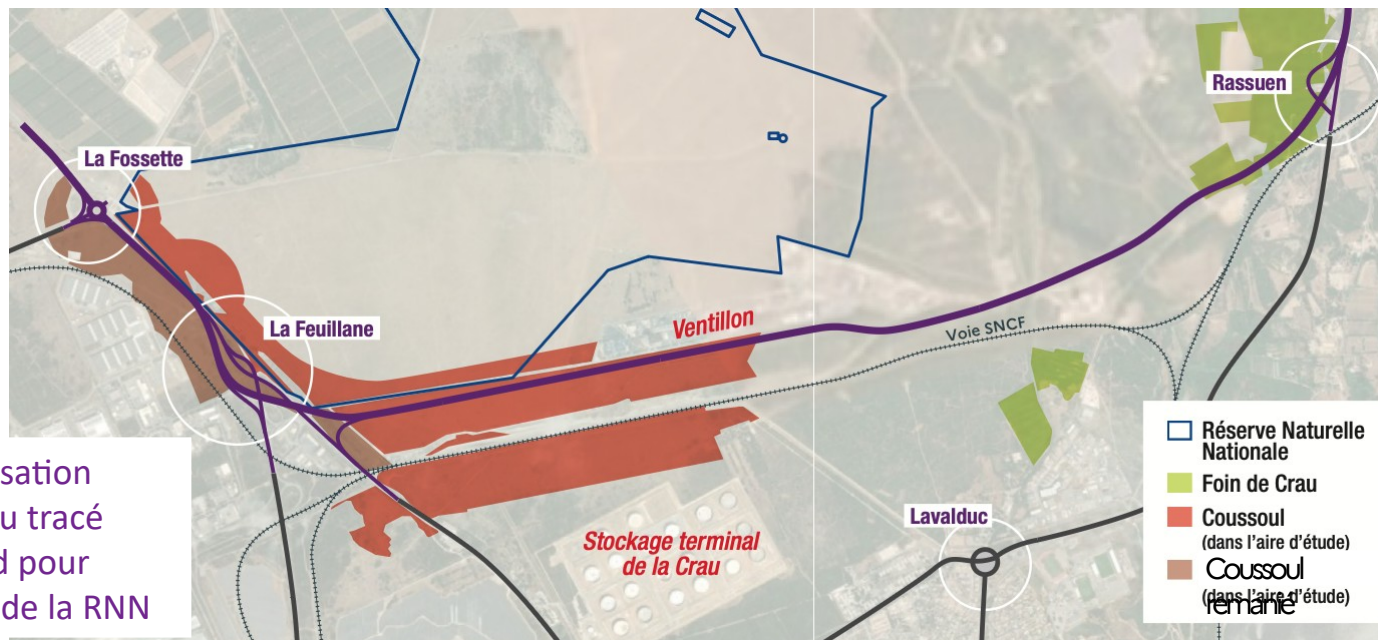
Variante préférentielle – Section Sud

Variante 1

216 M€

Création d'une voie nouvelle entre la voie du Ventillon et la voie ferrée, à 2x2 voies

- **Caractéristiques** — 7 km · 110 km/h · 3 échangeurs : demi-échangeur de Rassuen, la Feuillane, dénivellation de la Fossette
- **Atouts** — hors périmètre PPRT → itinéraire de résilience pour la desserte de la ZIP ; délestage de la RN569 et déclassement possible en boulevard urbain à Fos-sur-Mer ; moindre complexité technique
- **Points de vigilance** — coussouls de Crau en bon état (17,3 ha) ; effet indirect sur la réserve naturelle ; articulation avec l'extension de la plateforme du Ventillon



/!\ Optimisation possible du tracé vers le Sud pour s'éloigner de la RNN

Aménagement nécessaire pour répondre au besoin de mobilité

Un dimensionnement qui tient compte du taux de poids Lourds

- 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 sud de la liaison Fos-Salon
- Section sud** appelé à jouer un rôle de desserte de toute la zone de Fos **en cas d'incident industriel** nécessitant une certaine capacité de trafic
- Profil minimum pour vitesse maximale à 110 km/h : 2x2 voies (attractivité supérieure à 110 km/h)

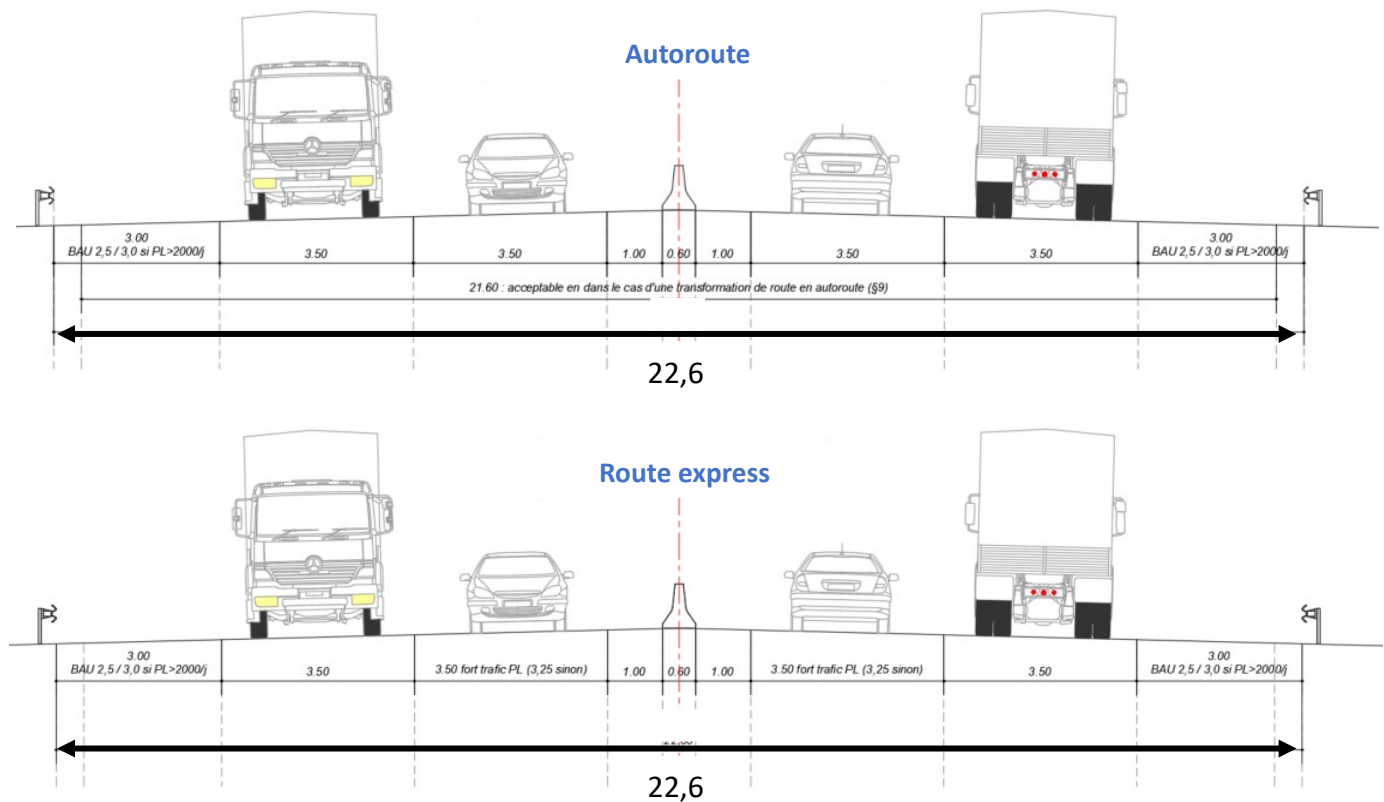
	Seuil de niveau de service	TMJA 2sens en uvp		Effet sur la circulation
		2x1 voie	2x2 voies	
A	Aisé	16 000	32 000	La vitesse de circulation n'est pas affectée par le trafic et le confort de conduite est bon.
B	Contraint	24 000	48 000	La vitesse commence à être affectée par le volume de trafic et le confort 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

Niveau de service	TMJA (2 sens) en uvp		Section sud (s2) uvp/j (2 sens)	
	2x1 voie	2x2 voies	2x1 voie	2x2 voies
A Aisé	16 000	32 000		16 320
B Contraint	24 000	48 000	16 320	
C Chargé	30 000	60 000		
D Instable	36 000	72 000		
- Saturé	40 000	80 000		

Temps de parcours +
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

- 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



Analyse multicritère de la variante

Une analyse multicritères détaillée de la variante est disponible dans le livret de la concertation

	Variante 1 2x2 voies	Variante 2 2x2 voies	Variante 3 2x2 voies
Mobilité	Répond très bien aux besoins de mobilité	Répond très bien aux besoins de mobilité	Répond mal aux besoins de mobilité et aux attentes locales exprimées
Environnement	Impacts milieux naturels : 18,8ha sur les Coussouls Impact indirect RNN	Impacts milieux naturels : 18,6ha sur les Coussouls	Impacts milieux naturels : impacts limités
	Impacts sur cadre de vie : Faible	Impacts sur cadre de vie : Faible	Impacts cadre de vie : très forts
Faisabilité et risque	Contraintes limitées	Contraintes très fortes (PPRT et réseaux sur site)	Contraintes très fortes (milieu urbain)
Coût	Moyen 216 M€	Plus fort 260 M€	Plus faible 170 M€

La variante 1 est retenue comme variante préférentielle au regard des bénéfices attendus et de **sa capacité à délester la RN569 en traversée de Fos-sur-Mer sans présenter de points de complexité majeurs** prompts à entraver sa faisabilité 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 : La Fossette

Traffics

Giratoire saturé en heure de pointe en situation existante (+ 4 min en 2021)

Travaux :

- Dénivellation du giratoire de la Fossette,

la RN569 passe au-dessus du giratoire

•

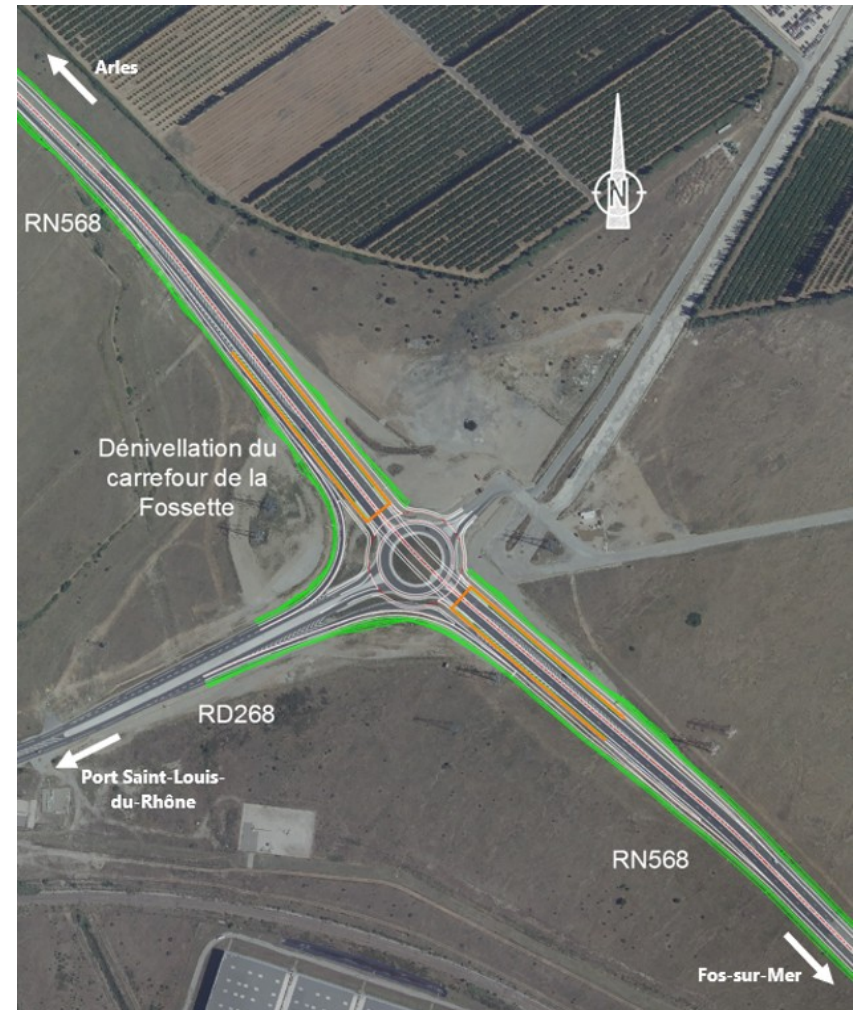
Impact foncier

- Aucune acquisition nécessaire

Enjeux environnementaux du secteur

- Dénivellation possible en dehors des espaces protégés

Enveloppe prévisionnelle : environ 14 M€ TTC



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)

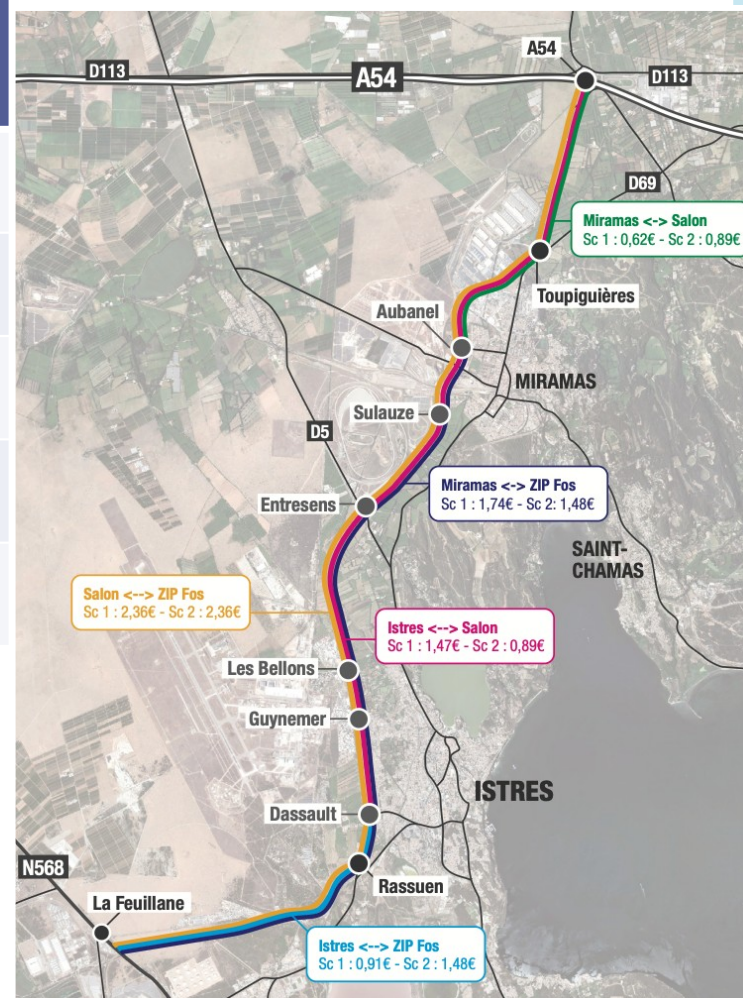
péage moyen sur le réseau concédé)

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 sud

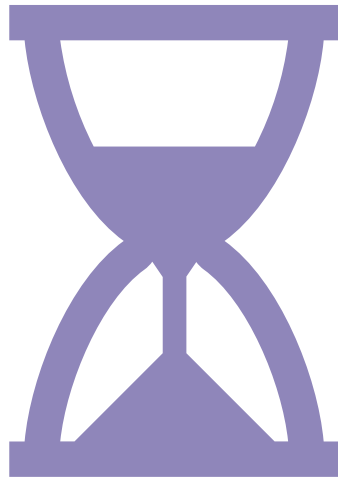
Quatre thématiques ouvertes au travail collectif ce soir :

- **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 de la section sud et le positionnement des échangeurs**
- **Les mesures environnementales et l'insertion paysagère :** milieux naturels et coussouls, eau et nappe de Crau, bruit, qualité de l'air, agriculture
- **Les mesures d'accompagnement et de requalification de la RN 569 actuelle**

Quatre espaces de travail

Une table par sujet
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 Sud 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

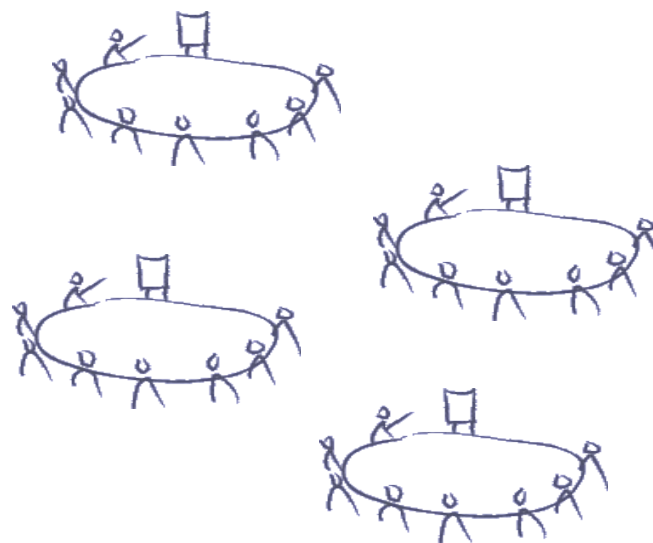
- **Tous les avis comptent : il n'y a pas de recherche de consensus**
- **Les désaccords et les points d'attention sont notés au même titre**
- **Aucune question n'est tranchée ce soir**

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

L'organisation du travail en 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





4

Restitution

Partage des contributions en plénière

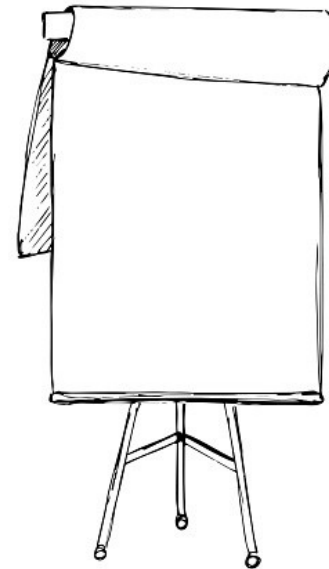


Le partage des contributions

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



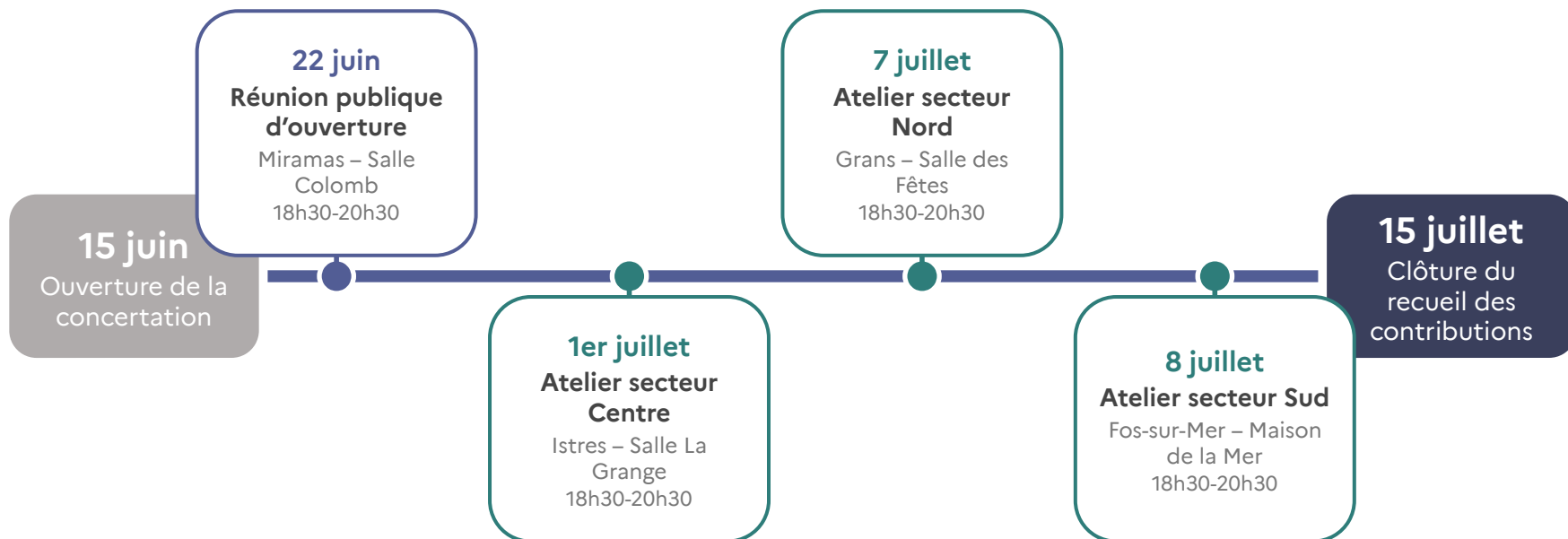
Calendrier prévisionnel à l'issue de la séquence de concertation

La séquence de 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 séquence de 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

Synthèse à chaud des messages fort attendus

En un mot pour conclure :





Merci de votre attention



Présentation des intervenants

DREAL PACA – STIM

- **Frédérique CHAZE**
- Nadia FABRE
- Mathieu GICQUEL
- Laurent DUMONT

EGIS (Bureau d'étude technique)

- Edgar PANEK
- Benoit DESILLE
- Hippolyte POUCHELLE

Commission nationale du débat public (CNDP)

- Jean-Michel FOURNIAU
- Audrey RICHARD-FERROUDJI

Nicaya conseil (animation / facilitation)

- Jordan FLEURUS
- Ambre PEIRERA

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

ZOOM sur le secteur de Fos-sur-Mer

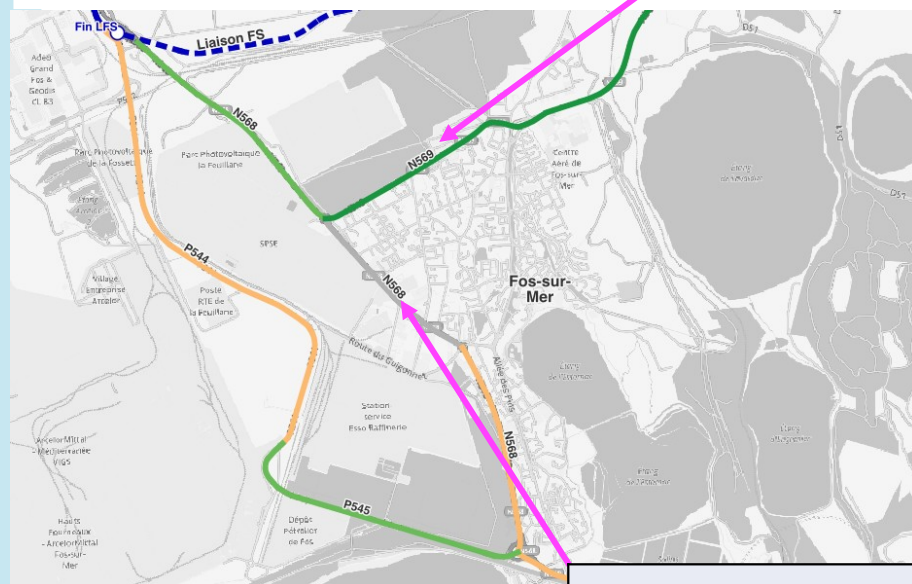
N569

Sans LFS en 2035 : 18 500 - 14%
(2026 : 17 500 - 9%)

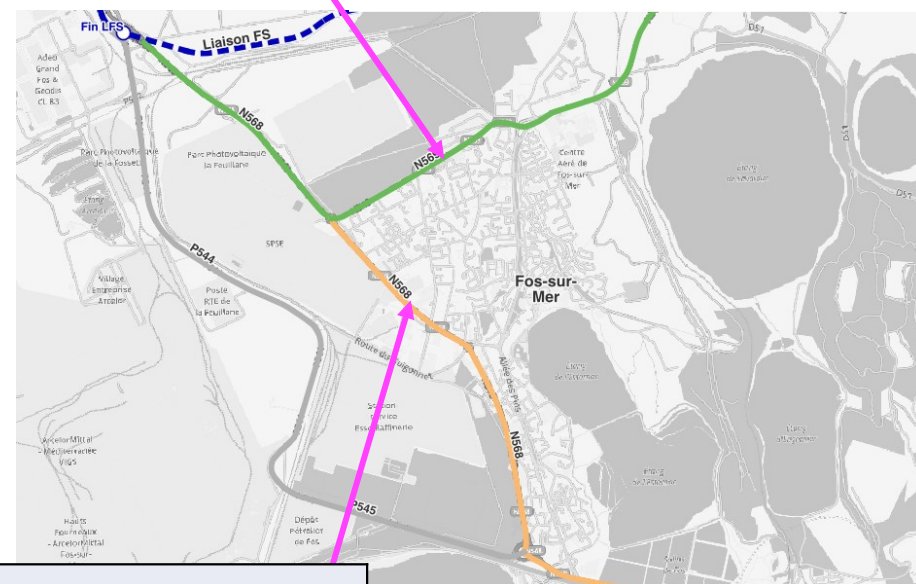
Sc 1 : 13 500 - 3%

Sc 2 : 15 900 - 4%

Scénario 1



Scénario 2



N568

Sans LFS en 2035 : 32 900 - 2%
(2026 : 33 300 - 5%)

Sc 1 : 32 700 - 2%

Sc 2 : 35 500 - 1%