



PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE FOS ↔ SALON

Réunion d'ouverture Miramas

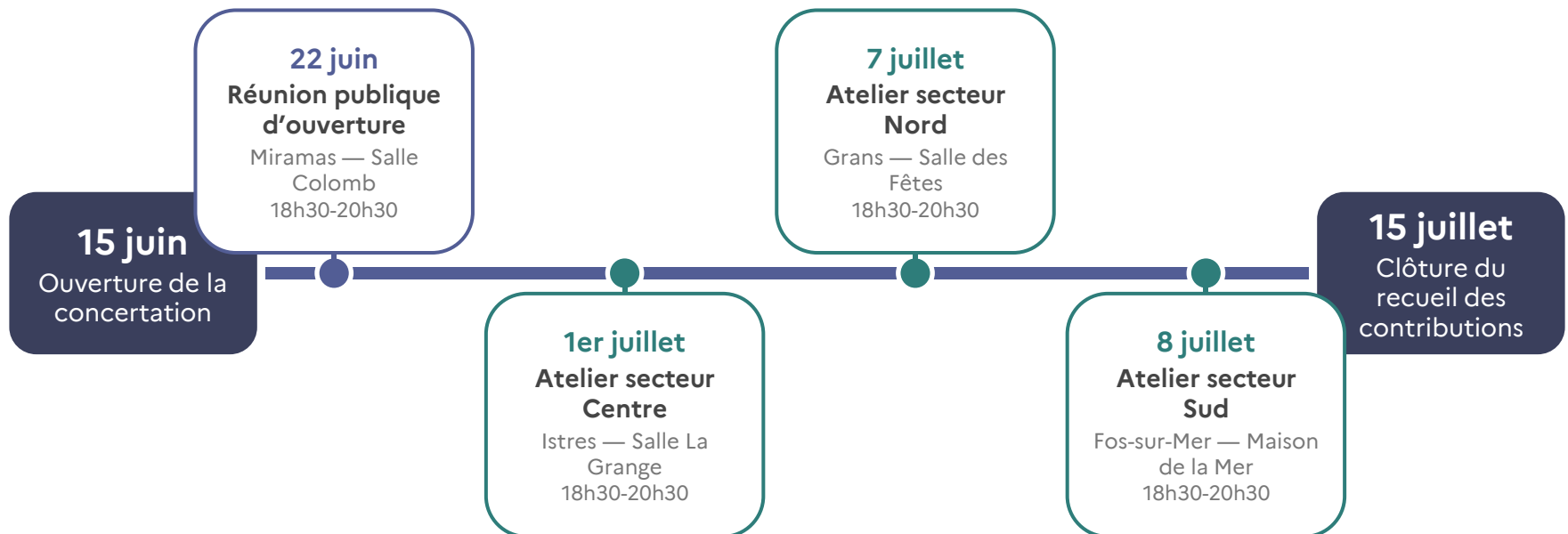
22 juin 2026 – 18h30


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



Calendrier de la concertation

Une séquence de la concertation continue ouverte 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

Frédéric VIGOUROUX

Maire de Miramas



Programme de la réunion publique

18h30



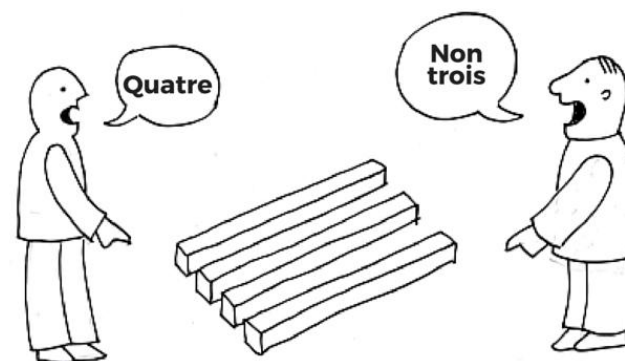
20h30

Contenu	Durée
Ouverture de la réunion : accueil et présentation de la concertation	15 min
Où en est le projet ?	20 min
Le choix et le mode de financement	25 min
Conséquences du mode de financement pour le projet et pour les usagers	25 min
Choix des variantes et objectifs des ateliers sectoriels	30 min
Suites et clôture de la réunion	5 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
- Les choix des **variantes** pour l'aménagement de la RN569 sur la base des études



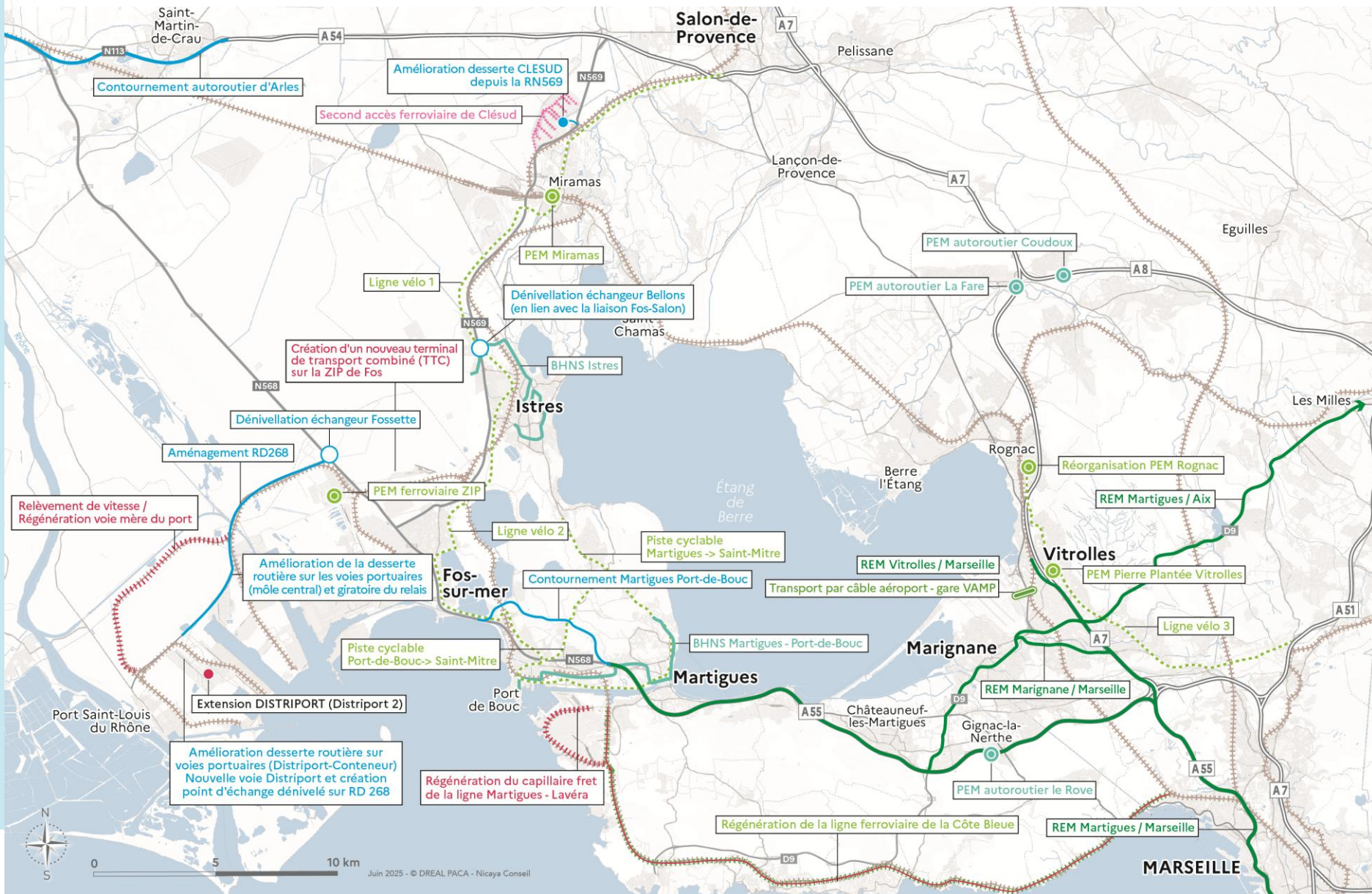
1

Introduction

DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

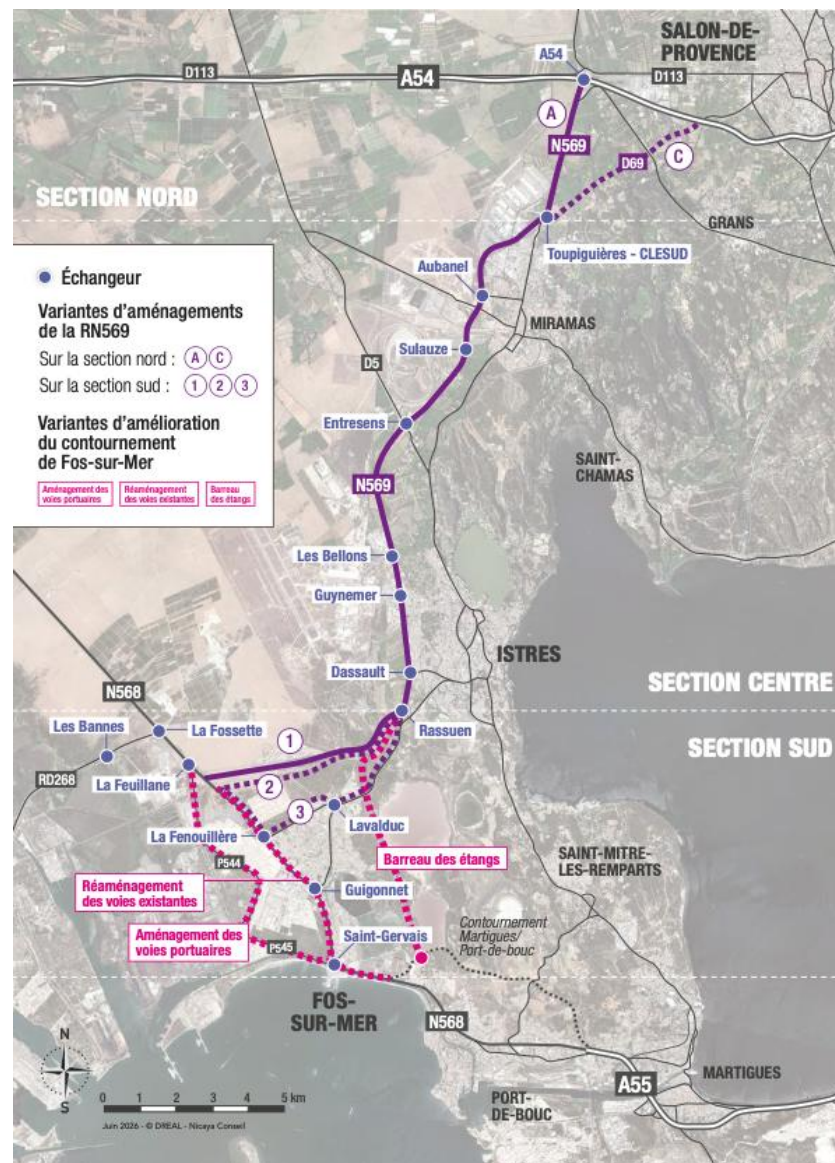


Rappel de la feuille de route mobilité (débat territorial 2025)



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

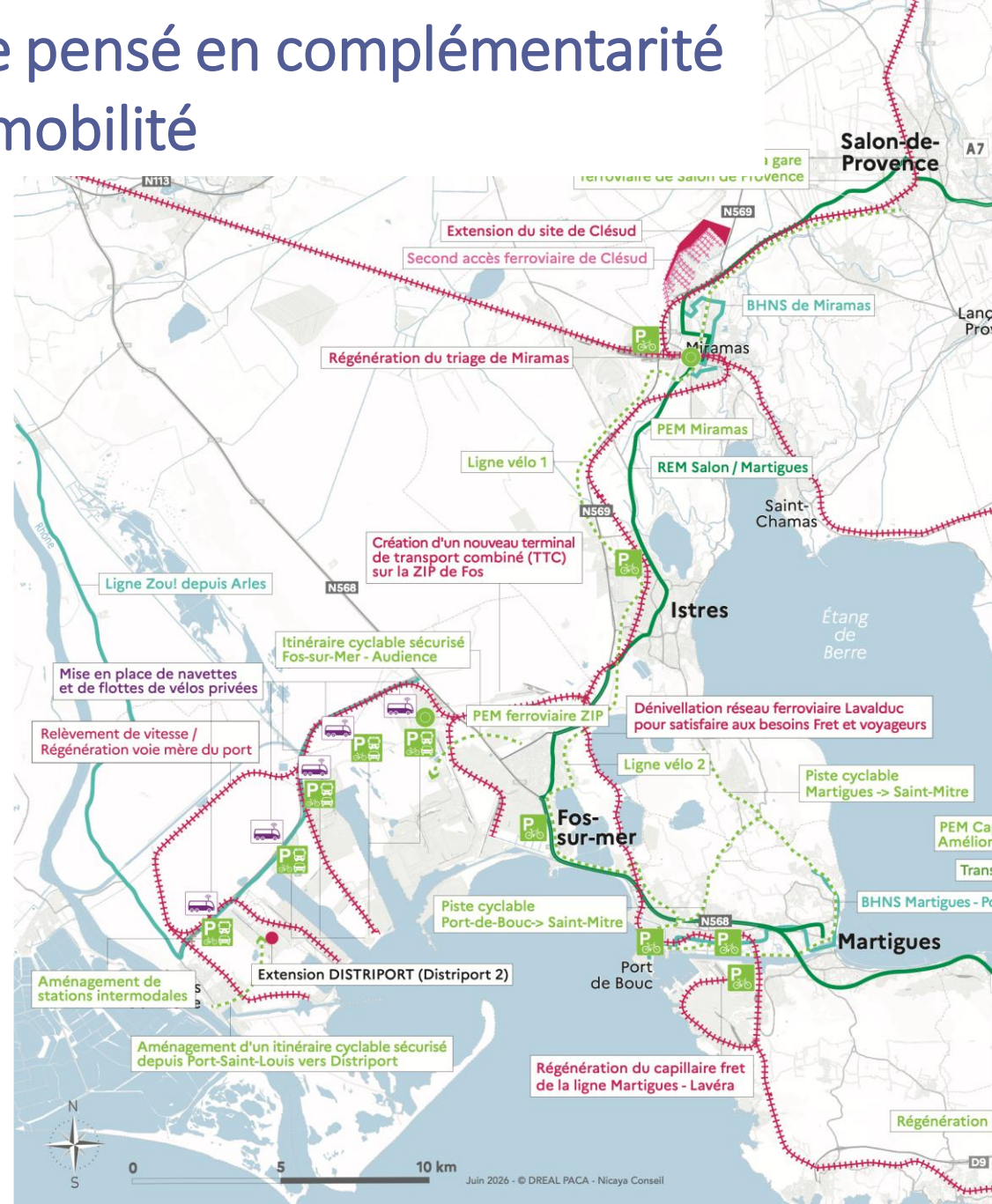
- Améliorer et sécuriser la mobilité du quotidien et contribuer au développement économique des pôles de Fos-sur-Mer, Istres, Miramas, Grans et Salon-de-Provence
- Contribuer à la compétitivité du Port en améliorant la chaîne logistique et accompagner la dynamique industrielle de la ZIP (réindustrialisation, 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



Un projet pour le territoire pensé en complémentarité avec les autres modes de mobilité

Un projet travaillé avec l'ensemble des acteurs de la mobilité sur le territoire (Région, Département, Métropole, GPMM, Communes..)

- Une complémentarité avec les projets de **transport collectif structurants**
- Une prise en compte de la possibilité **voies réservées aux transports en commun (VRTC)**
- Une vigilance sur les **continuités cyclables** et la prise en compte des **modes actifs**



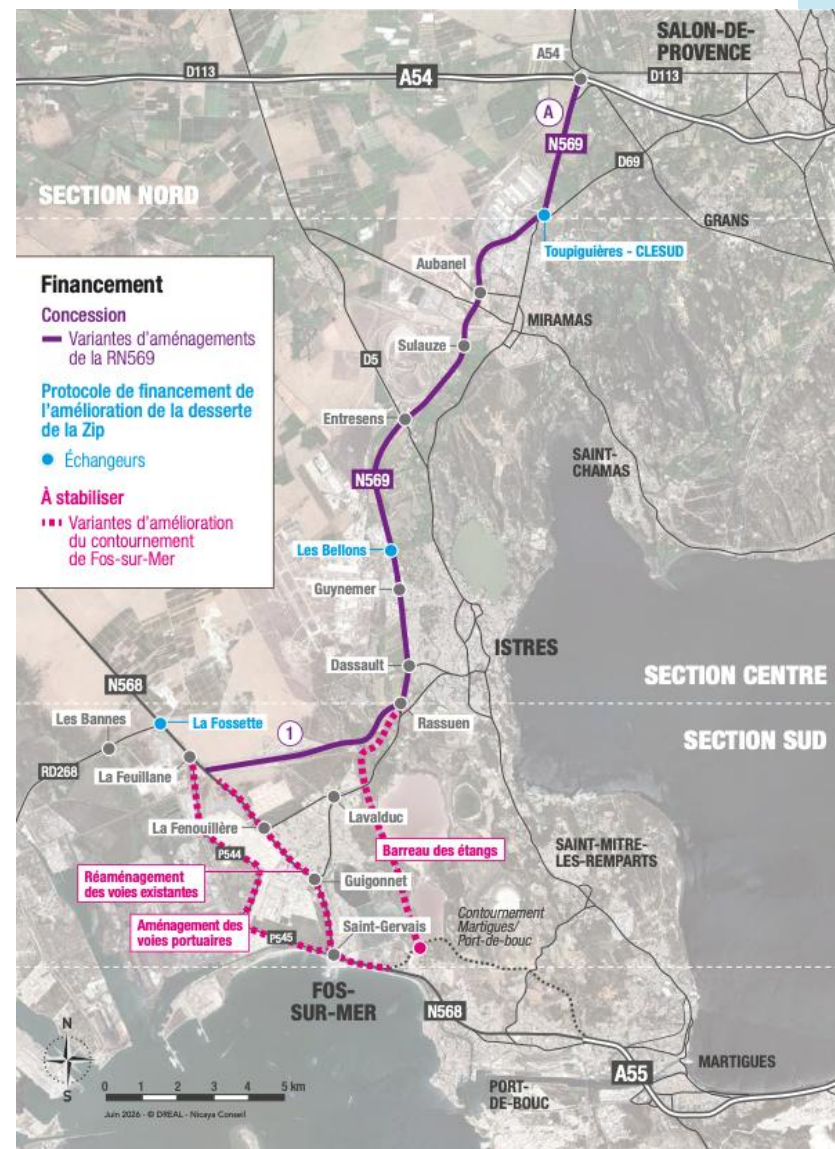
Cadre de la concertation

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





2

Où en est le projet ?



L'évolution du financement du projet

29 juin 2021	Décision ministérielle : financement public envisagé car concession autonome non viable
COI 2023	Projet d'aménagement de la RN569 (hors contournement) estimé à ≈ 500 M€, sur l'hypothèse d'un financement public à hauteur de 50 %
2024-2025	Poursuite des études techniques : Coût réévalué à 566 M€ (RN569 valeur 2026 hors contournement) le financement public seul ne suffit plus dans des délais soutenables
Ambition France Transports (2025)	Ressources publiques insuffisantes pour toutes les priorités ; opportunité du renouvellement des concessions autoroutières historiques
Étude ministère économie (2025)	Examen des options de financement : faisabilité juridique, financements hors budget public, acceptabilité
COI 2026	Le renouvellement des concessions identifié comme une voie de financement viable, citant la liaison Fos-Salon

Les conclusions de l'étude sont présentées dans la partie « choix du mode de financement ».

Les opérations ponctuelles de sécurisation et de fluidification

Inscrites au **CPER** suite au travail sur la **feuille de route 2025**

Objectif : **améliorer dès 2030 la sécurité et la fluidité de la desserte de la ZIP, sans attendre la réalisation de la liaison**

- **22,5 M€** :
 - **2030** - Dénivellation du giratoire de la Fossette — ≈ 14 M€
 - **2029** - Réaménagement du giratoire de Toupiguières — ≈ 3,5 M€
 - Études préalables à la DUP pour la LFS — 5 M€
- **+ 21 M€** de la Métropole Aix-Marseille-Provence pour l'échangeur des Bellons (aménagement et dénivellation)



Séquence de Concertation à venir sur ces opérations

Le contournement de Fos-sur-Mer (RN568) PROJET DE LIAISON ROUTIÈRE phasé FOS ↔ SALON

- Un **contournement** phasé par rapport à la séquence de concertation actuelle sur la **liaison Fos-Salon** par décision du comité des élus
- **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

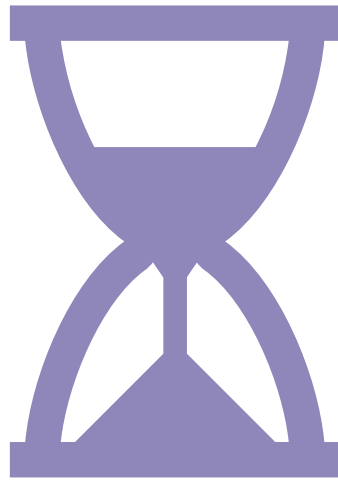
Tracé et ouvrages de protection pour ne pas augmenter la vulnérabilité des usagers au risque technologique (PPRT)

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

Temps d'échange : l'état d'avancement du projet et les évolutions intervenues



10 minutes



3

Le choix du mode de financement



Les hypothèses de financement étudiées

7 hypothèses examinées par l'étude du ministère de l'économie 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 hypothèse 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 implique la création d'un péage pour la liaison Fos-Salon.

Un calendrier national impératif

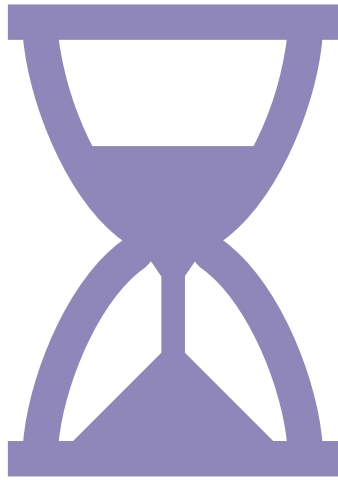
S'inscrire dans le **calendrier national** de renouvellement des concessions impose des délais resserrés, mais jugés soutenables

Été 2026	Bilan de la concertation et arbitrages du comité des élus
Fin 2026	Finalisation du dossier préalable à la DUP
Juillet 2027	Saisine de l'Autorité environnementale
Début 2028	Ouverture de l'enquête publique
Fin 2028	Déclaration d'utilité publique (Conseil d'État) — date limite pour inclure le projet dans le cahier des charges de mise en concession
2031	Désignation du concessionnaire
Février 2032	Intégration effective à la nouvelle concession

Pourquoi dès maintenant ?

- **Une fenêtre unique** : le renouvellement des concessions est une opération rare, qui ne se reproduira pas avant plusieurs décennies
- **Manquer l'échéance de 2032**, c'est repousser la réalisation du projet de dizaines d'années
- **Les caractéristiques du péage** doivent être définies dans le dossier de DUP

Temps d'échange : le choix du mode de financement et le recours au péage



15 minutes



4

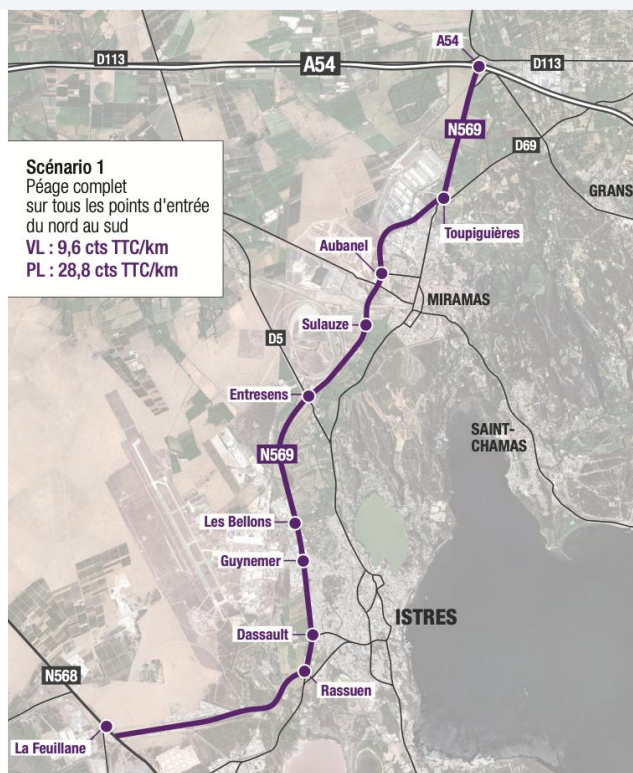
Conséquences pour le projet et pour les usagers



Quels scénarios de péage ?

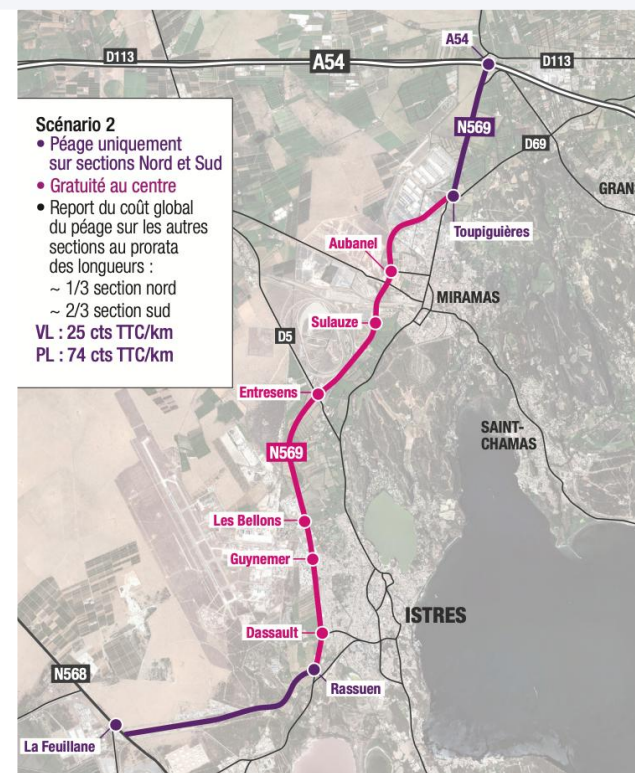
Scénario 1 — Péage homogène

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.**

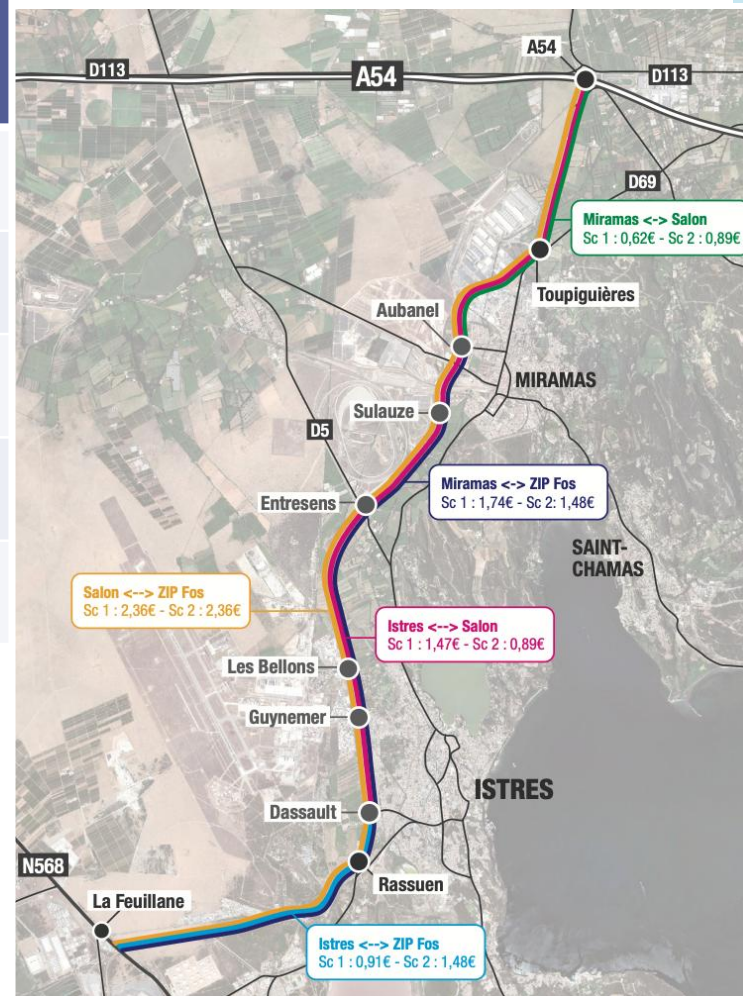
Coûts par profil d'usage (valeurs 2024)

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...



Effets attendus sur le trafic du réseau secondaire

Des **études de report de trafic** ont été menées **sur la base des variantes préférentielles**, à partir de la modélisation du Cerema (2026).

Report éventuel de trafic

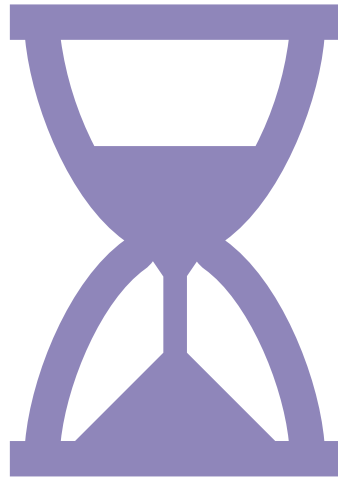
- Appréciation, par axe, des éventuels reports sur le réseau secondaire non adapté aux flux importants
- Reports possibles vers :
 - la RD113, la RD69
 - des voiries urbaines (ex. avenue Radolfzell à Istres)

Premières orientations de mesures d'accompagnement

- Interdiction de circulation de certains poids lourds sur les axes visés
- Mise en place d'une signalisation directionnelle
- Aménagement de carrefours
- Hiérarchisation du réseau secondaire

Ces éléments présentés dans le livret de concertation seront approfondis et travaillés lors des ateliers sectoriels

Temps d'échange : les scénarios de péage et les mesures d'accompagnement



15 minutes



5

Choix des variantes et objectifs des ateliers sectoriels



Les variantes préférentielles

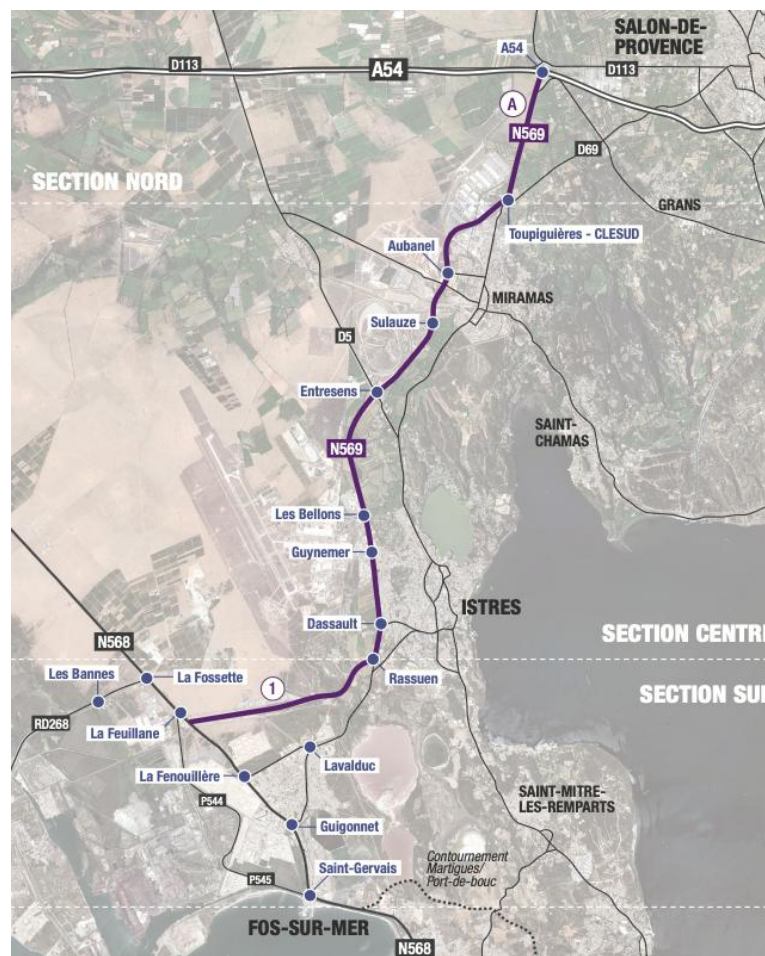
La DREAL a réalisé la **comparaison des variantes** (5 critères : mobilité, nuisances et risques, biodiversité et eau, agriculture et foncier, soutenabilité).

Les **variantes préférentielles** ont été validées en comité des élus (13 octobre 2025, confirmées le 11 mai 2026).

Section Nord
Variante A

Section Centre
Aménagement sur place

Section Sud
Variante 1



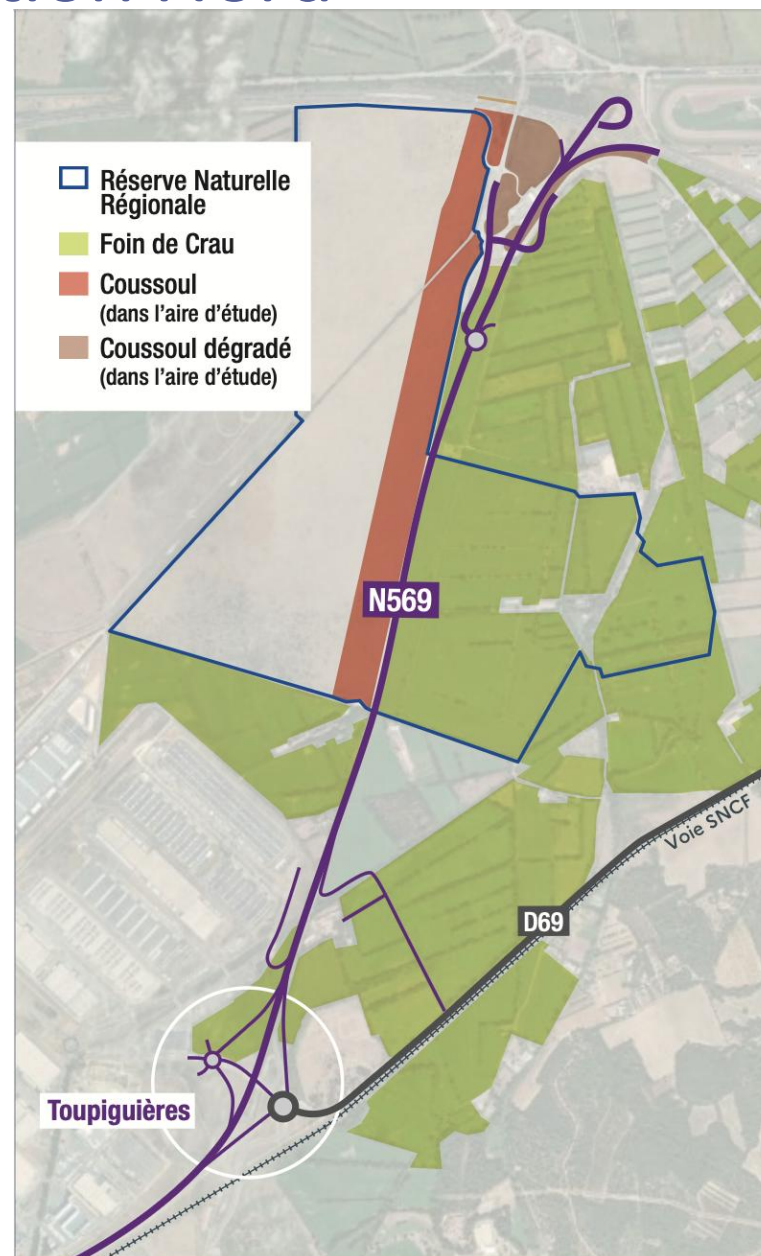
Variante préférentielle – Section Nord

Variante A

85 M€

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

- **Caractéristiques** — 4 km · 90 km/h · dénivelation des échangeurs A54 / RN569 / RD19 et du giratoire de Toupiguières · bretelle dédiée pour Clésud
- **Atouts** — tracé inscrit dans le couloir existant (impact minimisé) ; dissociation des flux de transit et locaux (maintenus sur la RD69) ; ≈ 18 900 véh/j en 2050
- **Points de vigilance** — 950 m de traversée de la RNR Poitevine-Regarde-Venir (impact de 1,3 ha) ; coussouls de Crau ; nappe de Crau (assainissement renforcé) ; accès agricoles à rétablir



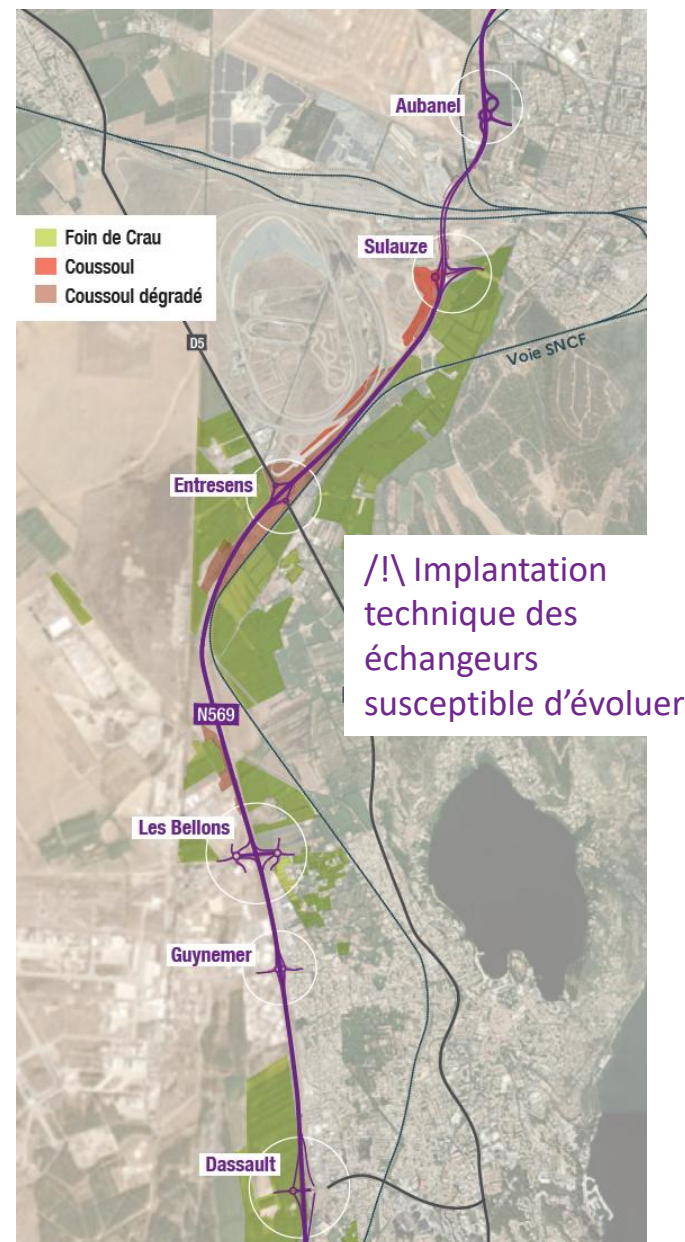
Variante préférentielle – Section Centre

Aménagement sur place

265 M€

Doublement de la RN569 en 2x2 voies, dénivellement systématique des échangeurs — seule option au vu du contexte urbain et environnemental

- **Caractéristiques** — 15 km · 90 km/h · 6 échangeurs dénivelés · 2 viaducs en franchissement de la gare de triage de Miramas
- **Atouts** — absorbe les trafics les plus élevés de la liaison (≈ 34 300 véh/j en 2050) ; suppression des points noirs, dont le giratoire des Bellons
- **Points de vigilance** — phasage des viaducs (coordination SNCF) ; 2 km d'écrans acoustiques ; zones humides et coussouls



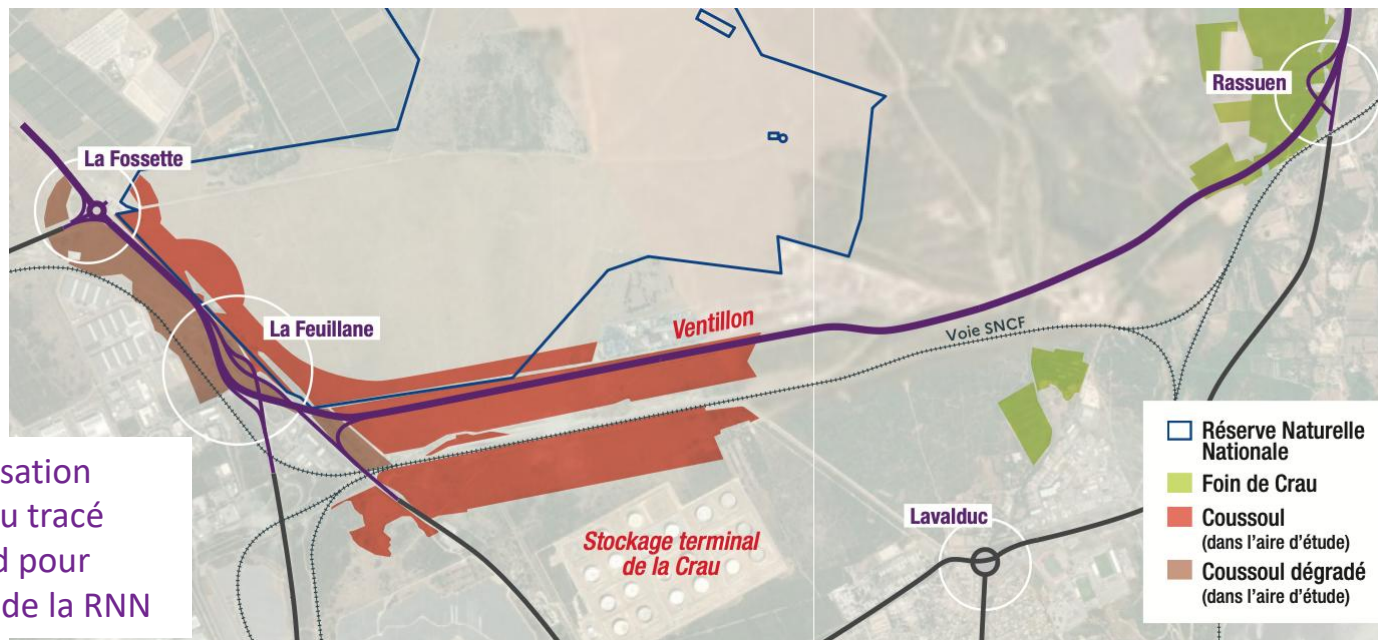
Variante préférentielle – Section Sud

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

Les sujets ouverts au travail collectif

- Les variantes préférentielles : pertinence, points de vigilance, mesures d'accompagnement et conditions d'acceptabilité (par section)
- 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, aménagement de carrefours
- Le dimensionnement et le positionnement des échangeurs (exemple : Aubanel)
- Les accès agricoles et les rétablissements
- Les mesures environnementales : milieux naturels et coussouls, eau et nappe de Crau, bruit, qualité de l'air, agriculture
- L'insertion paysagère et l'intermodalité : transports collectifs (BHNS), modes actifs, covoiturage
- Le devenir de la RN569 à Fos-sur-Mer (requalification, voirie communale, métropolitaine, départementale ...)

Trois ateliers géographiques sectoriels

Secteur Centre — 1er juillet 2026

Istres — Salle La Grange (18h30-20h30)

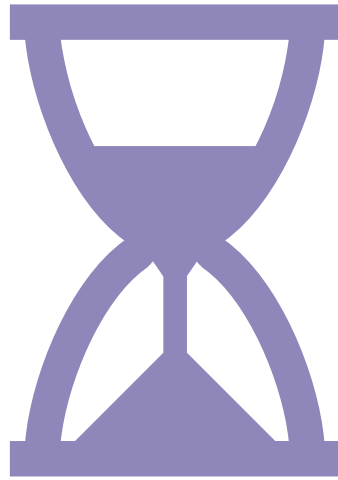
Secteur Nord — 7 juillet 2026

Grans — Salle des Fêtes (18h30-20h30)

Secteur Sud — 8 juillet 2026

Fos-sur-Mer — Maison de la Mer (18h30-20h30)

Temps d'échange : Les variantes



15 minutes



6

Suites et clôture



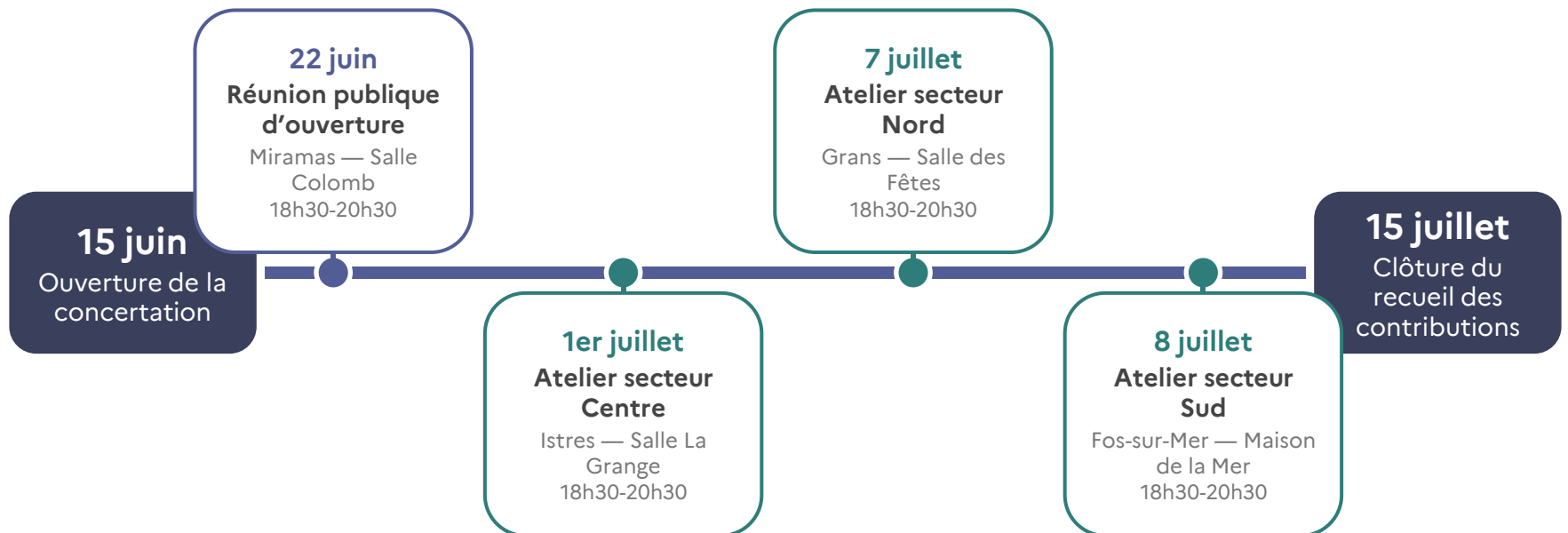
Calendrier prévisionnel à l'issue de la concertation

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 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





Retrouvez toute l'actualité du projet sur le site internet

www.paca.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-liaison-routiere-fos-salon-r1550.html

