

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

-
**Provence-Alpes-
Côte d'Azur**

Service
Transports
Infrastructures
Mobilités

Unité Maîtrise
d'Ouvrage

Compte-rendu de réunion

**Ob-
jet :** Réunion publique d'ouverture de la nouvelle séquence de concertation continue – Projet de liaison Fos–Salon (LFS)

**Date de
réunion :** 22 juin 2026

Lieu : Miramas – Salle Colomb (18h30–20h30)

**Rédacteur
du CR :** DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

Intervenants	Participants
DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur	Voir liste d'émargement annexée

Note de lecture — le présent compte-rendu est organisé par thème, et non de façon chronologique : les interventions d'un même participant peuvent être restituées dans plusieurs chapitres, selon les sujets qu'elles abordent.

1. Ouverture, cadre et méthode de la concertation

Mme CHAZE, directrice adjointe de la DREAL PACA, ouvre la réunion. Elle rappelle que le projet de liaison Fos–Salon s'inscrit dans un cadre multimodal issu du débat public de 2020–2021 et couvre l'ensemble du panel de solutions de mobilité.

Le périmètre de la présente concertation est strictement limité à la RN569 (financement et variantes préférentielles) ; le contournement de Fos-sur-Mer, dont la maturité est moindre, fera l'objet d'une séquence ultérieure.

Cette séquence s'inscrit dans la concertation continue, ouverte depuis le 8 juillet 2021 au titre de l'article L.121-14 du Code de l'environnement, et court jusqu'au 15 juillet 2026, sous le regard de deux garants désignés par la CNDP.

La présentation figure dans le support de la réunion joint à la présente synthèse et les éléments détaillés sur le sujet dans le livret de concertation¹.

M. FOURNIAU et **Mme RICHARD-FERROUDJI**, garants désignés par la CNDP depuis la fin du débat public de 2020–2021, se présentent et précisent leur rôle :

- Prescrire et conseiller le maître d'ouvrage sur les modalités de la concertation :
 - Ils indiquent qu'un objectif central de cette réunion était de clarifier ce qui a évolué depuis le débat public.
- Servir de recours pour le public,
- Rendre compte.

Ils rappellent leur indépendance et leur neutralité. Ils présentent les recommandations qu'ils ont formulées pour cette réunion.

Le public peut leur adresser questions et avis à l'adresse : fossalon-concertation@garant-cndp.fr.

Interventions des participants sur le cadre et les modalités d'organisation de la réunion

Une représentante de l'association « Grans en transition » s'interroge sur la communication faite autour de cette réunion : elle indique avoir écrit aux garants pour demander un flyer, et s'enquiert de l'existence d'une communication dans les magazines locaux.

- *Réponse (DREAL / Mme CHAZE)* – Il n'a pas été produit de flyer spécifique à la liaison Fos–Salon pour cette réunion. Un communiqué de presse a été diffusé et repris par plusieurs journaux. Une affiche a été envoyée aux communes, qui étaient invitées à relayer l'information sur leurs réseaux sociaux. La même démarche sera reconduite pour les ateliers sectoriels.

M. COPPEY Stéphane (France Nature Environnement – FNE) relève qu'il a appris qu'une concertation a été conduite par la DREAL avec la mairie de Fos-sur-Mer, sans que les associations n'en aient été informées. Il considère que cela contredit l'esprit de la concertation continue.

- *Réponse (DREAL / Mme CHAZE)* – Les élus ont missionnés la DREAL lors du comité des élus du 13 octobre 2025 pour organiser un travail de co-construction sur le contournement de Fos afin de

¹ <https://www.registre-numerique.fr/liaison-fos-salon/documents>

lever toutes les difficultés persistantes sur les variantes envisagées avant de tenir une séquence de concertation grand public sur le contournement. Ce travail, déjà engagé, doit se poursuivre avec la nouvelle municipalité et fera ensuite l'objet d'une concertation.

Mme TISSIER Anne (exploitante agricole sur la commune de Grans) s'étonne de l'absence de représentants de la Région à cette réunion. Elle interpelle également la DREAL sur le fait que le « E » dans l'acronyme « DREAL » signifie Environnement, et s'interroge sur l'absence d'un représentant de la direction de l'environnement.

- *Réponse (Mme CHAZE)* – Mme CHAZE se présente et indique être directrice adjointe de la DREAL et couvre cette direction.

M. MEUNIER Romuald (MCTB Golfe de Fos Environnement) s'interroge sur la présentation d'un choix binaire, qu'il qualifie de « cornélien » (« vous proposez tout ou rien ») : soit le projet sous la forme proposée (concession et péage), soit aucun projet. Il soulève également le risque que les travaux soient remis en cause par les élections présidentielles de 2027.

- *Réponse (DREAL / Mme CHAZE)* – La DREAL indique qu'elle présente la solution de financement disponible dans le cadre actuel, sans qu'il lui soit possible de projeter les évolutions politiques. La séquence de présentation du financement qui suit apportera des éléments complémentaires.

M. MARQUIS (collectif Cistude) indique que l'annonce de la réunion a été trop courte et que la concertation lui paraît bâclée, organisée dans l'urgence pour s'inscrire dans les délais de la concession. Il dénonce ce qu'il considère comme une confiscation de la participation citoyenne. Son intervention porte également sur l'enjeu de « vivre et travailler, mais pas au milieu des camions » ; il ajoute, à propos de l'investissement, que « les citoyens vont financer la pollution, de plus en plus cher et de plus en plus longtemps ».

M. MOUTET s'oppose à l'option du tracé par les voies portuaires pour le contournement de Fos, qu'il juge techniquement et financièrement impossible (murs de protection de vingt mètres de haut, coût disproportionné).

2. Les objectifs du projet et les enjeux portuaires et de multimodalité

La DREAL présente les objectifs du projet : améliorer et sécuriser la mobilité du quotidien, accompagner le développement économique de la ZIP, contribuer à la compétitivité du GPMM – et sa dimension multimodale : voies réservées aux transports en commun, continuités cyclables en coordination avec la Métropole Aix-Marseille-Provence.

La présentation figure dans le support de la réunion joint à la présente synthèse et les éléments détaillés sur le sujet dans le livret de concertation².

Un participant demande si les chiffres de circulation et de camions présentés correspondent à la situation actuelle du port de Fos dans sa dimension de « petit port régional », ou s'ils intègrent des projections de développement vers un port de dimension européenne comme Rotterdam.

- *Réponse (M. Hervé MARTEL Président du directoire du GPMM) – M. MARTEL* indique que le port de Fos n'est ni un petit port de province ni comparable à Rotterdam-Anvers (10 à 12 millions de conteneurs par an). Il précise que le GPMM traite environ 1,5 million de conteneurs par an, soit un tiers du commerce extérieur français, en partage avec le port du Havre. Il indique qu'un enjeu fort existe à développer ce port, car chaque tranche de 1 000 conteneurs supplémentaires génère plusieurs emplois (dockers, logistique, entrepôts). Il souligne que le GPMM est le seul port de cette dimension en Europe à ne pas être directement connecté à un réseau routier à caractéristiques autoroutières, ce qui se traduit par une cohabitation des poids lourds portuaires et du trafic local sur des giratoires inadaptés. Les projections de trafic intègrent l'hypothèse de développement industriel et de décarbonation, ainsi qu'une progression du report modal vers le rail et le fluvial (part ferroviaire actuelle : environ 17 % des conteneurs).

M. PAILHOUS Stéphane (Europe Écologie Les Verts – Istres) demande où en est le système multimodal – ferroviaire, transports en commun –, qui lui semble être le préalable et le corollaire de la LFS, et s'inquiète de voir passer une autoroute devant des maisons à Istres avec un risque important de report de trafic sur les voiries communales. Il juge évasive la présentation du volet multimodal.

² <https://www.registre-numerique.fr/liaison-fos-salon/documents>

- *Réponse (DREAL / Mme CHAZE)* – Des études sur le schéma multimodal se poursuivent sur la base de la feuille de route pour le développement industriel du golfe de Fos Étang de Berre³ validée par l'ensemble des élus du territoire (État, Région, Département, Métropole, Collectivités). Sur le report de trafic, des modélisations ont été produites et seront présentées et débattus lors des ateliers sectoriels⁴.

M. COPPEY Stéphane (FNE) rappelle les propos tenus à l'issue du débat public de 2021 selon lesquels l'État assumerait ses responsabilités et appelait les collectivités à faire de même. Il estime qu'en cinq ans, aucune avancée n'est visible sur les pistes cyclables et le ferroviaire.

- *Réponse (DREAL / Mme CHAZE)* – Des études techniques se sont poursuivies en partenariat avec les Autorités Organisatrice de Transport (Région, Métropole). Plusieurs propositions issues du débat public ont été reprises et intégrées dans un projet partenarial d'aménagement (PPA). Les partenaires ont avancé sur ces questions, notamment sur l'aménagement de stations intermodales (Métropole) et la liaison ferroviaire de la côte bleue (Région), même si ces engagements ne sont pas encore matérialisés sous forme de travaux.

M. SERRES Frédéric (association RAMDAM) regrette que la part modale ferroviaire n'évolue pas davantage malgré les annonces déjà faites pour Fos 2XL et estime que la priorité devrait être donnée aux pistes cyclables pour réduire la congestion et la pollution, rappelant que 60 % des déplacements en voiture dans le bassin Ouest-Étang de Berre font moins de 5 km. L'association rappelle sa contribution lors du débat public⁵ de 2021 et encourage la construction d'un réseau cyclable pour l'ensemble de l'Ouest-Étang de Berre en commençant par une liaison Port-Saint-Louis du Rhône <-> ZIP et Fos-sur-Mer <-> ZIP.

- *Réponse (DREAL)* – La DREAL indique être preneuse de contributions et que ces éléments font partie des modes de déplacement pris en compte dans les études multimodales.

3

https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/feuille_de_route_pour_le_developpement_industriel_du_golfe_de_fos-e_tang_de_berre.pdf

4 Section Nord le 7 juillet à Grans, section Centre le 1^{er} juillet à Istres, section Sud le 8 juillet à Fos-sur-Mer

5 <https://fos-salon.debatpublic.fr/images/documents/cahiersdacteurs/LFS-CA-03-RAMDAM.pdf>

M. DAL COL Gilbert (MCTB Golfe de Fos Environnement) indique préférer que les marchandises partent d'Europe par voie ferroviaire plutôt que d'être acheminées par camion.

M. CLARET formule une prise de position citant la phrase « la bataille des ports se gagne à terre » entendue lors de réunions sur la réindustrialisation du port de Fos, et dit ne pas être d'accord pour imposer un péage à l'ensemble de l'arrière-pays pour le développement portuaire. Il déplore les grands projets autoroutiers et la bétonisation au détriment des populations. Il a développé également des arguments sur les enjeux de la Réserve naturelle régionale de la Poitevine et sur la protection des captages.

En clôture de la présentation, Mme FABRE précise que les prévisions trafics modélisés prennent en compte à la fois les hypothèses de développement du port et la stratégie nationale bas carbone (SNBC), qui inclut un report modal très volontariste sur le ferroviaire et le fluvial. Malgré ce report modal, il est démontré que les niveaux de trafic qui pourraient être attendus sur la liaison Fos-Salon justifient d'un aménagement en 2x2 voies.

3. Le financement par intégration dans une concession autoroutière

La DREAL présente les sept hypothèses de financement examinées en lien avec FinInfra (ministère de l'Économie), validées par le comité des élus du 13 octobre 2025 et confirmées le 11 mai 2026.

Seule l'intégration à une nouvelle concession autoroutière à l'occasion du renouvellement des concessions (Escota en février 2032, ASF en avril 2036) s'est révélée réaliste pour financer la liaison Fos-Salon : le coût de la liaison (566 M€, valeur 2026, hors contournement de Fos) est mutualisé à l'échelle d'un réseau étendu, ce qui permettrait un péage au coût moyen du kilomètre pratiqué sur le réseau national, sans sollicitation de fonds publics complémentaires.

Les scénarios de péage présentés sont des modélisations illustratives ; les tarifs définitifs seront fixés à l'issue de la mise en concurrence des concessionnaires.

La présentation figure dans le support de la réunion joint à la présente synthèse et les éléments détaillés sur le sujet dans le livret de concertation⁶.

M. GUIRAUD demande quelle est la différence entre une concession autonome et l'intégration dans une nouvelle concession plus large, et pourquoi cette dernière serait préférable pour les usagers.

- *Réponse (Mme CHAZE)* – La différence fondamentale réside dans la base de mutualisation :
 - Dans une concession autonome, les seuls usagers de la LFS financent 566 M€, ce qui conduit à des péages très élevés (et une subvention d'équilibre – reste à charge à l'État – estimée à 60–70 %) ;
 - Dans une concession plus large, tous les usagers du réseau contribuent par leur péage à l'investissement du concessionnaire, ce qui ramène le coût kilométrique à la moyenne du réseau sans reste à charge pour l'État.

M. COPPEY Stéphane (FNE) demande une clarification du calcul des montants du projet.

- *Réponse (DREAL)* – Le coût est de 566 M€ hors contournement de Fos, valeur 2026. Ce chiffre a été présenté en séance.

M. COPPEY rappelle à nouveau les propos du préfet lors du débat public de 2021 selon lesquels « l'État assumera ses responsabilités », et considère que ce n'est pas le cas, dès lors que le financement repose sur les usagers via le péage plutôt que sur les finances publiques.

- **M. Le sous-préfet** prend la parole et structure son propos en trois mots.
 - Respect : il rappelle que la puissance publique doit respect aux citoyens en leur proposant des solutions de mobilité. Il reconnaît les retards accumulés, mais cite des avancées concrètes :
 - le contournement de Martigues–Port-de-Bouc, dont le financement est bouclé et les travaux imminents ;
 - les opérations inscrites au protocole CPER (giratoire de la Fossette, échangeur des Bellons).
 - Il souligne également qu'un respect est dû au nouveau maire de Fos-sur-Mer, élu en mars 2026, qui doit pouvoir prendre le temps nécessaire pour se positionner sur ce projet.

6 <https://www.registre-numerique.fr/liaison-fos-salon/documents>

- Responsabilités : il indique que la responsabilité de la puissance publique est d'apporter une solution au territoire, et non de l'éviter ou de la reporter indéfiniment ce qui est le cas aujourd'hui avec une proposition de financement du projet de liaison Fos-Salon qui est présenté aux citoyens. Il précise avoir concerté en amont les élus, représentants du peuple, avant d'arriver devant le public ce soir.
- Réalisation : il affirme la volonté de réaliser le projet, tout en reconnaissant que la solution proposée n'est pas parfaite. Il rappelle que ne rien proposer après tant d'années serait également incorrect, et que la concertation qui s'ouvre est précisément le cadre dans lequel chacun peut faire valoir ses conditions et ses attentes.

M. COPPEY s'étonne par ailleurs que la concession autoroutière, écartée lors du débat public de 2021 sauf sur une « petite fenêtre au Nord », soit désormais présentée comme solution pour l'ensemble du tracé.

- *Réponse (DREAL)* – Les éléments d'entrée ont évolué depuis 2021, notamment les hypothèses de développement industriel et de trafic, la capacité des pouvoir public à financer une telle infrastructure et des études complémentaires ont été menées dans ce nouveau contexte.

M. MEUNIER Romuald (MCTB Golfe de Fos Environnement) remercie le sous-préfet pour sa fermeté. Il estime qu'il est hors de question d'attendre encore un demi-siècle sans réaliser le projet. Si la concession est la seule solution de financement, il y est favorable, mais il demande que le monde économique et industriel contribue au coût que cette infrastructure représente pour eux.

M. SERRES Frédéric (association RAMDAM) demande pourquoi le fonds de concours et la participation financière des entreprises qui bénéficient de l'infrastructure ne figurent pas parmi les options de financement présentées.

Un participant demande quelle est la participation financière du port autonome (GPMM), qui bénéficierait le plus de l'infrastructure.

M. DAL COL Gilbert (MCTB Golfe de Fos Environnement) propose un emprunt d'État réparti avec les industriels (à hauteur de 50/50), à l'instar de ce qui a été fait pour le développement de la SNCF dans les années 1960 ou pour Eurotunnel.

- *Réponse (DREAL)* – Les alternatives ont été étudiées par le ministère de l'Économie et des Finances (étude FinInfra). Celles qui ne sont pas retenues ne sont pas viables dans le cadre législatif et

budgétaire actuel, consultable sur le site d'Ambition France Transports.

Un participant fait valoir que les concessions autoroutières ne s'arrêtent jamais à leur terme prévu et sont systématiquement renouvelées au bénéfice des sociétés concessionnaires.

M. VIGOUROUX Frédéric (maire de Miramas) rappelle avoir participé depuis le début aux travaux conduits avec la CNDP et avoir fait valoir toutes les positions, y compris son opposition initiale à l'autoroute pour deux raisons : l'impact environnemental et les enjeux de financement. Il indique que lorsque les financements publics se sont révélés insuffisants, le préfet a confirmé que la seule solution disponible était la concession autoroutière.

Il précise que les concessions ne servent pas uniquement les intérêts des concessionnaires ; elles constituent également un mode de financement du rail – notamment le doublement de la voie vers le port – et permettent que ce type de réseau ne pèse pas sur les budgets des collectivités, qui peuvent ainsi allouer leurs ressources au développement ferroviaire et aux pôles d'échanges multimodaux (PEM).

Il conclut en rappelant que la durée des procédures est inhérente à l'exigence de transparence et de débat public, que l'on ne peut pas simultanément vouloir plus de démocratie participative et reprocher à la procédure d'être trop longue. Il affirme que l'ensemble des maires est d'accord sur la nécessité de trouver une solution de financement, et que la concession est la seule disponible à ce stade.

En réponse à une interpellation, il met en avant un principe de réalité : la Métropole n'est pas en cessation de paiement mais en déficit. Il rappelle les aménagements urbains déjà réalisés par les communes et le refus de voir se reporter en ville le trafic cherchant à éviter le péage ; il précise que, pour l'échangeur des Bellons, la Métropole est prête mais que l'opération bute sur la compensation environnementale.

Les garants (CNDP) prennent la parole pour préciser que le changement de modèle – passage d'un financement public à une concession – comporte de nombreuses incertitudes : on ne sait pas encore avec quel concessionnaire, à quel niveau de péage, ni sur quel périmètre précis la concession sera exercée. Ils indiquent qu'il reste beaucoup de précisions à apporter et qu'un calendrier de participation doit être reconstruit dans ce nouveau contexte.

- *Réponse (DREAL)* – Mme CHAZE confirme que le cadre est fixé par le ministère des Transports et que la DREAL agit dans ce cadre, en s'astreignant à des procédures qui prennent du temps

précisément parce qu'elles doivent être exemplaires. Elle indique ne pas revenir devant le public sans des études robustes. Elle reconnaît que le calendrier est contraint et que les équipes travaillent intensément depuis l'automne dernier pour s'y inscrire. Elle souligne que la concession est à ce stade la seule solution disponible, mais que la concertation a précisément pour objet d'enrichir et d'adapter le projet.

4. Le péage et ses effets sur les usagers et le territoire

La DREAL présente les études menée par le CEREMA qui a modélisé deux scénarios de péage (modélisations 2026, horizon 2035, non définitives). La DREAL attend l'avis du public sur ces deux scénarios et sur les mesures d'accompagnement :

- Scénario 1 : péage homogène sur l'ensemble de l'itinéraire à 9,6 ct € TTC/km pour les véhicules légers (VL) et 28,8 ct € TTC/km pour les poids lourds (PL) ;
- Scénario 2 : section Centre libre de péage, sections Nord et Sud à 25 ct € TTC/km pour les VL et 74 ct € TTC/km pour les PL ; trajet complet identique à 2,40 € TTC/VL.

Les modélisations du CEREMA concluent à un effet globalement positif sur le réseau secondaire dans les deux scénarios, avec des reports de trafic ponctuels possibles (RD113, RD69, voiries urbaines d'Istres).

Le détail des modélisations et du dispositif d'accompagnement figure dans le support de la réunion et le livret de concertation.⁷

M. PAILHOUS Stéphane (Europe Écologie Les Verts – Istres) s'interroge sur l'impact du péage pour les milliers de personnes effectuant quotidiennement les trajets Salon–Istres–Fos, et sur le risque de report vers les axes secondaires, notamment le centre d'Istres.

- *Réponse (DREAL / Mme CHAZE)* – Des modélisations ont été produites et seront présentées lors des ateliers sectoriels.⁸

⁷ <https://www.registre-numerique.fr/liaison-fos-salon/documents>

⁸ Section Nord le 7 juillet à Grans, section Centre le 1^{er} juillet à Istres, section Sud le 8 juillet à Fos-sur-Mer

M. SERRES Frédéric (association RAMDAM) se dit navré pour les salariés de la zone qui devront payer pour aller travailler. Il indique que l'association avait prévu dans son cahier d'acteurs que le péage serait inévitable si la logique tout-voiture persistait.

M. COPPEY Stéphane (FNE) s'inquiète du risque de report de trafic poids lourds sur les voiries secondaires en cas de péage, estimant que le bénéfice de la liaison serait alors annulé.

- *Réponse (DREAL)* – Le sujet fait l'objet d'études du CEREMA sur les reports prévisibles, et des mesures d'accompagnement sont envisagées (interdictions PL, signalisation directionnelle, modération des vitesses). Ces éléments seront détaillés lors des ateliers sectoriels.

M. BIZZARI Francis (TotalEnergies) alerte sur le risque de « scalping » des poids lourds : sur d'autres axes nationaux – il cite l'A63 Bordeaux–Espagne – les poids lourds contournent le péage par les itinéraires secondaires. Il craint qu'ils fassent de même ici, remontant gratuitement par des voiries secondaires jusqu'à reprendre l'axe principal au-delà du péage. Il recommande de prendre ce risque en compte dans la conception du dispositif, quitte à envisager la gratuité.

- *Réponse (DREAL)* – Des structures de signalisation et des mesures d'exploitation seront mises en place pour inciter les PL à emprunter l'axe payant. Ce sujet sera traité dans les ateliers sectoriels.

M. BIZZARI demande également si des bornes de recharge électrique sont prévues le long de l'itinéraire et du foncier réservé pour les besoins d'exploitation (aire de service ...).

Une participante soulève la question de la surface foncière consommée par les portiques de péage.

- *Réponse (DREAL)* – Le système de péage envisagé est sans barrière (portique de détection) ; il n'y a pas d'impact foncier significatif.

Un participant alerte sur le risque que les conducteurs étrangers, ne pouvant pas facilement payer un péage free flow en ligne, reçoivent des amendes. Il s'inquiète plus largement de l'accessibilité du système de péage en free flow pour les personnes âgées ou peu familières des outils numériques.

- *Réponse (DREAL)* – Le paiement s'effectue par télépaiement ; pour les personnes non équipées, le timbre fiscal (paiement en point de vente physique) reste possible, solution déjà retenue dans d'autres pays ayant adopté le péage en flux libre.

M. MOUTET Daniel (ADPLGF) apporte des précisions sur les zones de péage. Il demande des précisions sur les délimitations exactes des zones de péage dans les deux scénarios et indique que l'impact du péage à Fos-sur-Mer est modéré, les Foséens pouvant circuler en ville sans passer par la variante 1. Il souhaite qu'une gratuité des entrées et sorties de ville soit prévue et souligne qu'il faudra un régime d'interdiction de transit pour les poids lourd afin de protéger la circulation locale.

M. VIGOUROUX Frédéric (maire de Miramas) indique que l'ensemble des maires a demandé qu'une solution de gratuité soit prévue pour entrer et sortir des villes, et que des efforts sont faits pour que la déviation de Miramas – déjà payée par le contribuable – ne soit pas mise à péage une seconde fois.

5. Les variantes de tracé et les enjeux environnementaux

La DREAL présente les trois variantes préférentielles retenues par le comité des élus (13 octobre 2025, confirmées le 11 mai 2026) :

- Section Nord – variante A, 85 M€ (aménagement sur place en 2x2 voies, 4 km, traversée de la Réserve naturelle régionale Poitevine-Regarde-Venir sur 900–950 m, impact résiduel 1,3 ha, coussouls 1 ha) ;
- Section Centre – aménagement sur place, 265 M€ (2x2 voies, 15 km, 6 échangeurs dénivelés, 2 viaducs, jusqu'à 35 000 véhicules/jour en 2050) ;
- Section Sud – variante 1, 216 M€ (voie nouvelle 2x2 voies, 7 km, coussouls de Crau en bon état 17,3 ha, impact indirect sur la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau).

Trois ateliers sectoriels permettront d'approfondir les points de vigilance par section.

*Le détail des critères de comparaison et des fiches variantes figure dans le support de la réunion et le livret de concertation.*⁹

M. WOLFF Axel (CEN PACA – Conservatoire d'espaces naturels Provence-Alpes-Côte d'Azur), responsable du pôle Bouches-du-Rhône, exprime ses inquiétudes sur les impacts environnementaux des variantes

⁹ <https://www.registre-numerique.fr/liaison-fos-salon/documents>

retenues, estimant que « le choix des variantes maximise l'impact sur la biodiversité ».

- Section Nord : la variante A passe par la Réserve naturelle régionale Poitevine-Regarde-Venir. Même si ce tracé était acquis depuis longtemps, il reste préoccupant : c'est sans doute la première fois en France « qu'une autoroute est construite dans une réserve naturelle ».
- Section Sud : la variante 1 affecte un espace à enjeu majeur de biodiversité, initialement désigné pour être intégré dans l'extension de la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau, avant d'en avoir été retiré. L'impact pourrait être conséquent.
- Principe de compensation : les deux milieux concernés (nord et sud) sont qualifiés de « non compensables » dans le dossier de concertation lui-même. Le choix de variantes passant par des milieux non compensables annonce des difficultés réglementaires et pratiques considérables.

Réponse (DREAL / Mme CHAZE) – La DREAL reconnaît la sensibilité des points soulevés. Elle indique avoir cherché à ne pas passer dans la réserve, mais que c'est une question d'équilibre entre enjeux naturels, agricoles et économiques. Elle précise que le dossier le dit explicitement et que des mesures environnementales seront étudiées.

M. COPPEY Stéphane (FNE) déclare d'emblée que « ce qui est présenté est inacceptable » et regrette un travail « fait en chambre ». Il exprime une déception profonde : il a l'impression d'avoir perdu son temps lors des années de débat public, pour déboucher sur un projet qui, selon lui, fera blocage. Il regrette qu'aucun bilan vérifiable des travaux menés n'ait été présenté en amont. Il constate que le mode d'exploitation de l'infrastructure n'est pas abordé dans la présentation – or, selon lui, le problème principal est un problème d'exploitation (aléas, incidents, insertions de véhicules à des échangeurs rapprochés sur une voie rapide en milieu urbain) et non de gabarit. Il critique la logique qui a conduit à retenir la solution la plus chère (2x2 voies) alors qu'une 2x1 voie moins impactante et moins coûteuse aurait pu répondre aux besoins. Sur la section Sud, il relève qu'une 2x2 voies longée par une infrastructure gratuite parallèle conduirait à ce que le trafic prenne l'axe gratuit, rendant la dépense inutile.

- *Réponse (DREAL)* – Mme CHAZE précise que les nouvelles hypothèses de développement industriel et de décarbonation ont imposé une mise à jour des modèles de trafic depuis 2021. Les

questions d'exploitation et de report seront traitées dans les ateliers sectoriels.

M. MOUTET Daniel (ADPLGF) soulève également la question de la gestion des aléas d'exploitation et des solutions d'exploitation alternatives à la construction de nouvelles voies, qu'il avait suggérées lors du débat public.

- *Réponse (DREAL)* – Le sujet de l'exploitation n'est pas écarté. Des éléments sont en cours d'étude et seront présentés dans la suite de la concertation.

M. COPPEY relève par ailleurs que les cartes présentées ne montrent pas la continuité entre la liaison Fos-Salon, le contournement de Fos-sur-Mer et le contournement de Martigues–Port-de-Bouc, ce qui peut générer des incompréhensions sur le projet d'ensemble.

M. MEUNIER Romuald (MCTB Golfe de Fos Environnement) apporte une précision sur la section Sud. Il rappelle que les parcelles situées au nord et au sud de la voie ferrée dans la zone de la variante 1, présentées comme des coussouls de Crau, ont été qualifiées de coussouls **dégradés** par le commissaire enquêteur lors de l'enquête publique relative à l'extension de la réserve naturelle, et ont été retirées du périmètre de cette extension. Ces terrains sont bordés par des voies routières et ferrées, traversés par des canalisations (gazoducs), et ont été retournés à plusieurs reprises. Il considère qu'il serait erroné de les traiter comme des coussouls à fort enjeu et demande que cela soit rappelé afin d'éviter des contentieux injustifiés.

M. MEUNIER indique également n'avoir jamais entendu de consensus pour une 2x1 voie lors des débats précédents, et avoir toujours entendu qu'une 2x2 voies était nécessaire, notamment pour les transports collectifs (BHNS).

Un participant souligne que le choix du financement par concession a un impact environnemental direct : il impose un aménagement en 2x2 voies, alors qu'un relatif consensus s'était dégagé lors du débat public sur une 2x1 voie au Nord. Ce changement de gabarit n'a pas été soumis à évaluation lors des discussions précédentes.

- *Réponse (DREAL / Mme CHAZE)* – Entre 2021 et aujourd'hui, de nouvelles modélisations ont été réalisées prenant en compte les nouvelles hypothèses de développement industriel et de décarbonation. Ces données ont montré que la 2x1 voie n'était plus adaptée aux besoins prévisibles. Il n'était pas possible de revenir devant le public sans avoir refait tourner les modèles.

L'association « Grans en transition » exprime son inquiétude sur la durabilité de l'investissement : les travaux, intégrant l'échéance de la concession en 2032, ne seraient pas achevés avant l'horizon évoqué en séance (2035). Or, les projections du GIEC prévoient une montée des eaux susceptible d'affecter Fos-sur-Mer d'ici 2050. Elle demande si les entreprises et l'État anticipent ce risque et si une infrastructure prévue pour 50 ans est justifiée dans ce contexte.

- *Réponse (DREAL / Mme CHAZE)* – La DREAL indique que les risques de submersion sont pris en compte dans la conception, les infrastructures étant implantées à des hauteurs suffisantes.

6. La sécurité civile et industrielle

Les questions de sécurité civile et industrielle n'ont pas fait l'objet d'une présentation dédiée dans la réunion. Elles ont été soulevées par le public et ont donné lieu à une réponse du sous-préfet Borgus.

M. MOUTET Daniel (ADPLGF) soulève la question de la sécurité civile. Le 26 mai dernier, un accident de la route entre Port-de-Bouc et Fos-sur-Mer sur la RN568 a coupé la voie pendant plusieurs heures. Si un incident industriel survenait simultanément, les secours ne pourraient pas intervenir et les Foséens ne pourraient pas être évacués. Il cite un exercice de sécurité mené en 2004 au cours duquel les secours n'étaient pas arrivés avant 11h alors que l'exercice débutait à 7h, et fait valoir que rien n'a été fait depuis pour améliorer les conditions de sécurité.

- *Réponse (M. le Sous-Préfet)* – M. le Sous-Préfet prend la parole et indique ne pas pouvoir laisser dire que l'État ne fait rien. Sur la sécurité industrielle, il précise que les contrôles sur les sites Seveso seuil haut ont été doublés, portant leur nombre à 300 contrôles par an. Des arrêtés préfectoraux et des astreintes ont été prononcés. Il indique que l'objectif est de traiter le risque à la source, pour éviter les scénarios d'incident, plutôt que de se contenter de plans d'évacuation. Il cite également la rénovation de l'hôpital de Martigues (60 M€), investissement stratégique compte tenu des risques industriels.

7. Le calendrier et les opérations de court terme

Le calendrier est contraint par l'opportunité d'inscription dans le renouvellement des concessions :

- Bilan de la concertation à l'été 2026 ;
- Décision du maître d'ouvrage en septembre 2026 ;
- DUP visée fin 2028 ;
- Désignation du concessionnaire en 2031 ;
- Intégration effective à la nouvelle concession en février 2032.

La mise en service a été évoquée en séance à l'horizon 2035.

Les opérations ponctuelles inscrites au protocole de financement du 30 juin 2025 (total 22,5 M€) visent à améliorer dès 2030 la sécurité et la fluidité de la desserte de la ZIP sans attendre la réalisation de la liaison.

M. MOUTET Daniel (ADPLGF) décrit le trafic inter-quartier subi à Fos-sur-Mer tous les matins pour rejoindre la zone industrialo-portuaire et demande à quelle échéance le projet sera réalisé, soulignant que, depuis 2021, rien n'a été fait et que, pour le contournement de Martigues–Port-de-Bouc, rien ne s'est concrétisé. Il exprime une exaspération croissante : « ça fait six ans qu'on nous parle de cette route et rien n'a été fait, et aujourd'hui on nous parle de payer pour utiliser la route ».

- *Réponse (Mme FABRE)* – Le contournement de Martigues–Port-de-Bouc entrera en phase travaux à la fin de l'été après autorisation environnementale en juillet. Il est entièrement financé dans le cadre du CPER inter-régional.

M. DAL COL Gilbert (MCTB Golfe de Fos Environnement) questionne l'opération de sécurisation et de fluidification du giratoire de la Fossette : il y a plusieurs années, son association avait proposé une voie échappatoire, mais on lui avait répondu qu'il n'y avait pas d'argent ; aujourd'hui, 14 M€ sont prévus pour un dénivellement, montant qu'il juge élevé. Il s'interroge sur le fait qu'un grand carrefour correctement dimensionné n'ait pas été réalisé dès l'origine, plutôt qu'une succession d'aménagements provisoires.

8. Conclusion des garants de la concertation

M. FOURNIAU et **Mme RICHARD-FERROUDJI** concluent la réunion.

Les garants entendent que cette réunion puisse être perçue par le public comme une réunion « de plus » dans la concertation, et relèvent les limites à la participation qu'ont entraînées les courts délais d'annonce. De leur point de vue, cette réunion était toutefois indispensable et devait se tenir au plus tôt, avant l'été, pour informer le public des évolutions du projet. Ils soulignent les efforts déployés par le maître d'ouvrage pour l'information et la communication, efforts qui doivent être poursuivis pour communiquer le plus largement possible sur les prochaines échéances d'ici le 15 juillet.

Ils réitèrent leurs recommandations en faveur de plus de clarté. Ils indiquent notamment que, depuis la fin du débat public, la question du financement était en attente de réponse, et que clarifier ce sujet était crucial pour eux. Ils réitèrent, en réponse aux demandes de précisions et aux propositions exprimées dans le débat public puis dans la concertation continue, leurs demandes de clarification sur les hypothèses non retenues et sur les études menées par le maître d'ouvrage depuis 2021, dont la publication de l'étude sur les financements réalisée par FinInfra.

Ils soulignent que le changement de modèle de financement – passage à la concession autoroutière – représente une évolution importante qui suscite de nombreuses incertitudes (périmètre précis de la concession, niveau tarifaire, identité du concessionnaire), et que des précisions supplémentaires devront être apportées au public dans la suite de la concertation.

Ils précisent enfin que la présente réunion est une séquence de la concertation continue, et non son terme. **La concertation ne s'arrête pas le 15 juillet 2026** : toutes les questions soulevées ce soir continueront d'être abordées au cours des ateliers sectoriels et de la concertation continue, **au moins jusqu'à l'enquête publique**.

9. SUITES

La DREAL PACA met à disposition le livret de concertation et le registre numérique, accessibles sur le site du projet (www.registre-numerique.fr/liaison-fos-salon) et distribués à l'accueil lors de la réunion. Les participants peuvent y déposer leurs contributions et y retrouver l'ensemble des documents présentés ce soir.

Trois **ateliers sectoriels** sont prévus, dédiés respectivement aux sections Centre, Nord et Sud :

- **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)

La clôture du recueil des contributions est fixée au **15 juillet 2026**. Des permanences de la DREAL se tiennent en mairies les 29 juin et 3 juillet 2026 à Miramas et Fos-sur-Mer.

La **décision du maître d'ouvrage** sur la variante préférentielle et le scénario de financement sera présentée au comité des élus à l'**automne 2026**, à l'issue de la publication du bilan de la concertation (prévu en août 2026).

Les études d'approfondissement (études d'impact, acoustique, ressource en eau, agriculture, air-santé) se poursuivent en parallèle pour permettre la constitution du dossier d'enquête publique (finalisation prévue fin 2026, saisine de l'Autorité environnementale en juillet 2027).

Une séquence de concertation dédiée au **contournement de Fos-sur-Mer** (RN568) sera organisée ultérieurement.

Le compte-rendu de la réunion sera transmis à l'ensemble des participants.

10. ANNEXE – LISTE DES PRÉSENTS

Nom	Prénom	Organisme
MAÎTRISE D'OUVRAGE (DREAL PACA)		
CHAZE	Frédérique	DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur – directrice adjointe
FABRE	Nadia	DREAL PACA – Service Transports Infrastructures Mobilités
GICQUEL	Mathieu	DREAL PACA – STIM
DUMONT	Laurent	DREAL PACA – projet LFS
ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE — Nicaya conseil		
FLEURUS	Jordan	Nicaya conseil – AMO concertation DREAL PACA
DUBART	Louise	Nicaya conseil – AMO concertation DREAL PACA
PEIRERA	Ambre	Nicaya conseil – AMO concertation DREAL PACA
GARANTS DE LA CONCERTATION (CNDP)		
FOURNIAU	Jean-Michel	CNDP – garant de la concertation
RICHARD-	Audrey	CNDP – garante de la concertation

PARTICIPANTS (par ordre alphabétique)

ALCAZAR	Charlotte	SYMCRAU – directrice
ARIAS	Julie	Département des Bouches-du-Rhône – conseillère départeme
BERTIN	Anne	FDSH 13
BERTUS	Vincent	CEN PACA
BITAN	Maixent	Dockers
BIZZARI	Francis	TotalEnergies – gestionnaire de patrimoine
BONNAFOUS	Ludovic	Exploitant agricole
BONNANS	Noémie	PIICTO
BONNET	Damien	Participant
BORGES	Christophe	Sous-préfecture d'Istres
BOURDIDEYS	Joël	Pays de Crau
BRUN	Luc	Métropole Aix-Marseille-Provence – agriculteur
BRUNNER	Sébastien	Mairie de Miramas
CAILLAULT	Christophe	Mairie de Miramas – adjoint au maire
CHARRIER	Jean-Claude	Base de défense d'Istres (BAI 25)
CLARET	René	MNLE
CONTÉ	Brigitte	Mairie de Miramas – élue
COPPEY	Stéphane	France Nature Environnement (FNE 13)
DAL COL	Gilbert	MCTB Golfe de Fos Environnement
DOSSETO	Valérie	Participante
EFTHIMIADI	Hervé	Dockers
FERRER	Errol	Ensemble pour demain
FREYCHET	Éliette	Mairie de Fos-sur-Mer
FULCONIS	Pierre	Participant
GERNIGON	Thierry	Habitant
GIRE	Éléonore	Grans en transition
GOY	Éliane	Ensemble pour demain
GOYET	Vincent	Maire de Saint-Mitre-les-Remparts
GUIRAUD	Bruno	LVDE – RAMDAM
GUIRAUD	Sébastien	Participant
HIGLI	Daniel	Mairie de Miramas – adjoint délégué aux déplacements
HOURLIN	Gwénaëlle	SPPPI PACA
LAGEY	Serge	Retraité
MAGAR	Alice	La Marseillaise
MARQUIS	Christian	Collectif Cistude
MARTEL	Hervé	GPMM – président du directoire
MÉNÉROUD	Éric	Vinci Autoroutes
MERCIER	Georges	Retraité
MEUNIER	Romuald	MCTB Golfe de Fos Environnement – président
MILLEVILLE	Christelle	Collectif Cistude
MOUTET	Daniel	ADPLGF – président
PAILHOUS	Stéphane	Europe Écologie Les Verts – Istres

PASQUIER	Julien	ASF (Vinci Autoroutes)
PEREZ	Laurence	Mairie de Salon-de-Provence
PLANQUE	Géraldine	GPMM
PONS	Michèle-Annie	Comité de quartier des Collines – présidente
REBOUL	Louise	Retraitée (SNCF)
ROUGON	Joris	Dockers (CGT)
ROULET	Daisy	SCI du Moutonnier
ROULET	Francis	SCI du Moutonnier
RUINAT	Sylvaine	Riveraine (Grans)
SCHEEL	Amélie	Suez
SERRES	Frédéric	RAMDAM – vice-président
STANATIOU	Nicolas	Dockers
TASSONE	Carmelo	Mairie de Miramas
TISSIER	Anne	Exploitante agricole (Grans)
TOMATIS	Fabien	Services de l'État (Bouches-du-Rhône)
VIGOUROUX	Frédéric	Maire de Miramas (intervenant)
VITULLI	Anthony	Dockers
WOLFF	Axel	CEN PACA – Conservatoire d'espaces naturels PACA