

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

Objet : Atelier de concertation continue – Secteur Nord – Liaison Fos-Salon (RN569)

Date de réunion : 7 juillet 2026

Lieu : Grans – Salle des Fêtes

Rédacteur du CR : DREAL PACA

Intervenants	Participants	Liste de diffusion
Voir liste annexée		Participants

Dans le cadre de la concertation continue sur le projet de liaison Fos-Salon, et de la séquence ouverte du 15 juin au 15 juillet 2026 sur le choix des variantes et les modalités de financement de l'aménagement de la RN569, la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur a organisé un atelier de concertation consacré à la section Nord, le mardi 7 juillet 2026 de 18h30 à 20h30, à la salle des Fêtes de Grans.

L'atelier a réuni 93 personnes.

1. Ouverture de l'atelier

M. Philippe LÉANDRI, Maire de Grans, accueille les participants.

Il indique qu'au vu du trafic constaté aujourd'hui sur la RN569, la RD19 et la RD69, la situation ne peut plus perdurer et qu'une solution doit être trouvée, quelle qu'elle soit. Il demande, en tant que maire de Grans, que des études approfondies soient conduites sur les impacts environnementaux de la solution retenue, et que la surface des nouvelles voies, ou du doublement de voie, soit limitée afin de réduire ces impacts.

Il souhaite que les riverains continuent d'être associés à la conception du projet, comme lors de cette réunion, et exprime l'espoir qu'une solution la plus satisfaisante possible pour l'ensemble des parties soit trouvée.

1.1. Présentation du déroulé de la réunion et rôle des garants

La DREAL présente le déroulé de la soirée :

- Ouverture de l'atelier,
- Rappel de cadrage du projet,
- Présentation du secteur Nord,
- Travail en ateliers autour de trois tables thématiques,
- Restitution des tables,
- Suites et clôture.

M. Jean-Michel FOURNIAU, garant de la concertation continue désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP), présente son rôle et celui de la garante Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI.

Il rappelle que la concertation continue, suspendue pendant près de deux ans dans l'attente d'une solution de financement, reprend sur la base d'hypothèses nouvelles concernant le financement du projet et les variantes d'aménagement.

Il indique que les garants de la concertation ont recommandé au maître d'ouvrage de préciser les différents termes des solutions de financement proposées, ainsi que le phasage des travaux prévus, en cohérence avec les variantes d'aménagement de la RN569 et les études sur lesquelles elles reposent.

Il précise que les garants veilleront, en séance plénière comme dans les tables de travail, à la qualité et à l'intelligibilité de l'information transmise au public.

2. Rappel de cadrage

Les éléments présentés ci-après par la DREAL s'appuyaient sur le support de présentation de la réunion, par ailleurs mis à disposition.

2.1. Cadre et périmètre de la concertation

La DREAL rappelle la feuille de route mobilité du territoire, issue du débat territorial de la zone Fos-Berre-Provence (2025), qui traduit la volonté des partenaires de développer des actions complémentaires pour favoriser le report modal. Elle indique que le projet de liaison Fos-Salon s'inscrit dans cet ensemble d'aménagements.

Elle présente les objectifs de la liaison Fos-Salon c'est-à-dire l'aménagement de la RN569 et le contournement de Fos-sur-Mer :

- 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 en accompagnant la dynamique industrielle de la zone industrialo-portuaire (ZIP), notamment sa réindustrialisation et sa 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.

Elle précise que cette séquence s'inscrit dans le cadre réglementaire de la concertation continue, au titre de l'article L.121-14 du code de l'environnement, dans la continuité du débat public conduit par la CNDP en 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).

Elle indique que la présente séquence de concertation porte sur le réaménagement de la RN569 : variantes préférentielles et modalités de financement.

Le contournement de Fos-sur-Mer (RN568), ainsi que les opérations ponctuelles de sécurisation et de fluidification, feront l'objet de séquences de concertation ultérieures.

2.2. Une solution de financement par intégration à une concession

La DREAL présente les sept hypothèses de financement étudiées, selon trois critères : la faisabilité juridique, la mobilisation de financements hors budget public et l'acceptabilité.

Elle indique qu'une seule voie apparaît ainsi réaliste pour financer le projet.

Elle précise que le coût du projet, estimé à 566 M€, dépasse à lui seul l'enveloppe routière du contrat de plan État-Région (CPER) pour l'ensemble de la région sur six ans (environ 495 M€). Elle indique que le renouvellement des grandes concessions autoroutières, à partir de février 2032, ouvre une opportunité identifiée par la conférence « Ambition France Transports » (2025) et confirmée par l'avis du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) en 2026 comme solution de financement possible pour la liaison Fos-Salon.

Elle précise que cette solution confirme le profil en travers à 2x2 voies, déjà identifié comme nécessaire au regard des évolutions de trafic modélisées à l'issue des études d'opportunité, ainsi que la création d'un péage pour la liaison Fos-Salon. Elle souligne que cette solution permet de financer l'investissement par les recettes de péage sur un réseau plus large, sans mobiliser de subvention d'équilibre publique.

3. Présentation des variantes du secteur Nord

3.1. Aménagement de la section Nord

La DREAL présente la variante préférentielle du secteur Nord : la variante A inscrite depuis plus de quarante ans en emplacement réservé, au plan d'occupation des sols puis au plan local d'urbanisme. Elle consiste en un aménagement de la RN569 existante en 2x2 voies, avec dénivellation des échangeurs, sur une distance d'environ 4 km, pour un montant estimé à 85 M€.

Elle précise que la vitesse retenue notamment pour des raisons environnementales est de 90 km/h : le statut autoroutier n'impose ni une vitesse de 130 km/h, ni de modifier le profil en travers initialement envisagé, qui est strictement identique entre une voie express et une voie au statut autoroutier à 90 km/h.

Elle indique que la variante prévoit à ce stade des études la dénivellation des échangeurs entre l'A54, la RN569 et la RD19, ainsi que du giratoire de Toupiguières, avec la création d'une bretelle dédiée au centre de tri de Clésud. Elle souligne l'atout du tracé, inscrit dans le couloir existant, qui permet de conserver la dissociation des flux de transit – orientés vers la RN569 aménagée – des flux locaux, maintenus sur la RD69, et anticipe un trafic de l'ordre de 18 900 véhicules par jour en 2050.

3.2. Scénarios de péage

La DREAL présente les deux scénarios de péage soumis à la concertation, en précisant qu'ils ne préjugent pas des scénarios qui seront retenus dans le cadre de la DUP ou de la concession, mais permettent d'en mesurer les conséquences pour le territoire :

- Scénario 1 : péage homogène appliqué sur l'ensemble de l'itinéraire, à 9,6 c€ TTC/km pour un véhicule léger et 28,8 c€ TTC/km pour un poids lourd ;
- Scénario 2 : section Centre libre de péage, sections Nord et Sud payantes, à 25 c€ TTC/km pour un véhicule léger et 74 c€ TTC/km pour un poids lourd.

Elle indique que, dans les deux scénarios, le tarif total pour un usager parcourant l'intégralité de la liaison entre Salon et Fos sur Mer serait identique : 2,40 € TTC pour un véhicule léger et 7,20 € TTC pour un poids lourd. Elle précise que les poids lourds représentent environ 30 % du trafic de l'itinéraire mais généreraient plus de la moitié, des recettes de péage attendues.

Elle présente les hypothèses de report de trafic sur le réseau secondaire liées à l'instauration d'un péage, en indiquant que ce réseau bénéficierait, dans les deux scénarios, d'un effet globalement positif de la réalisation de la liaison Fos-Salon, avec toutefois des augmentations possibles sur certains axes, notamment la RD69, ce qui appellerait l'étude de mesures de restriction de circulation pour les poids lourds.

4. Temps d'échange en plénière

4.1. Concernant le retour à un financement par concession et la mise à péage :

M. Christian MARQUIS, Collectif Cistude, indique participer aux réunions de concertation depuis 2021 et observe que les échanges se répètent d'une soirée à l'autre. Il considère que le recours à des sociétés privées pour financer le projet relève d'un choix politique, et non d'une contrainte budgétaire incontournable. Il précise qu'il s'agit d'une inversion des temporalités, partant du mode et financement pour aboutir à un projet et estime que le mode de financement retenu conduit, selon lui, au pire des projets, dans la mesure où le tracé traverserait, pour la première fois en France, une réserve naturelle en la scindant en deux parties. Il dénonce également l'association entre un projet routier, provoquant la destruction de Coussoul et la lutte contre le changement climatique. Il enfin annonce que de nombreux participants entendent s'opposer au projet.

Mme Audrey JUSTE, association CANE Environnement, s'interroge sur le retour à une solution de financement par concession, alors que la décision ministérielle de 2021 avait écarté l'hypothèse d'une concession autonome. Elle estime que cette solution aura un impact sur des habitants dont le taux de pauvreté est déjà supérieur à la moyenne nationale, et qu'elle entraînera un report de trafic vers les voies secondaires, source de nuisances nouvelles pour les riverains, de risques accrus pour les piétons et les cyclistes, ainsi que de pollution supplémentaire dans une zone déjà comptée parmi les plus polluées de France. Elle a précisé un risque pour la santé si davantage de véhicules circulent sur l'itinéraire. Elle demande, avec l'association CANE Environnement, qu'un nouveau débat public soit organisé par la CNDP, intégrant ces évolutions et l'étude de véritables alternatives.

- Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, garante de la concertation continue, rappelle que la CNDP ne s'autosaisit jamais sur des projets, le projet ayant dépassé les seuils réglementaires, sa saisine était obligatoire, ce qui a conduit à l'organisation du débat public puis, de façon réglementaire, à la concertation continue, selon les mêmes principes d'argumentation, de traitement égal des arguments, de transparence et d'inclusion. Elle indique que les garants formuleront des recommandations sur les sujets qui appellent des précisions, notamment le détail des calculs d'impact. Elle précise qu'une modification substantielle du projet pourrait conduire à le considérer comme un nouveau projet nécessitant une nouvelle saisine de la CNDP, mais elle estime que ce n'est pas le cas au stade actuel.
- M. Sébastien FOREST précise la différence entre une concession autonome et la réponse actuelle proposée d'inclusion dans le renouvellement d'une concession existante. Il explique que cette configuration diffère fondamentalement de l'hypothèse de concession autonome (limitée au périmètre entre Salon et Fos sur-

mer) écartée en 2021, dont le coût aurait reposé sur les seuls usagers de cette liaison. Il précise que les enjeux des reports de trafics sont pris en compte.

M. Jean-Jacques TISSIER, association Pays de Crau, rappelle que le recours à la concession est, selon lui, un choix politique. Il communique plusieurs chiffres relatifs au bilan financier des concessions autoroutières depuis leur privatisation en 2006 : 195 Md€ de péages perçus, 75 Md€ de frais de fonctionnement, 33 Md€ d'investissements réalisés et 52 Md€ de dividendes cumulés versés aux actionnaires, soit 24 € de dividendes pour 100 € de péage acquitté. Il précise que ces dividendes représentent des pertes pour l'État. Il estime que ces montants auraient pu financer des solutions alternatives, notamment le fret ferroviaire et les voies navigables, et invite l'État et les citoyens à s'interroger sur la poursuite de ce modèle à l'occasion du renouvellement des concessions. Il énonce également que « la route est une solution du passé pour les problèmes du présent » et indique la nécessité d'étudier les alternatives.

La DREAL indique que :

- La proposition présentée reflète l'état d'avancement d'un projet qui a évolué entre 2021 et 2026, avec le développement de la zone industrialo-portuaire de Fos et de la base aérienne d'Istres.
- Les impacts sur la réserve naturelle déjà coupée par la route nationale existante sont identifiés et qu'un travail est engagé pour les réduire et les compenser de façon satisfaisante.
- En 2021, l'échéance des concessions actuelles paraissait trop lointaine pour envisager une intégration ; le renouvellement à venir permet désormais de mutualiser l'amortissement de l'infrastructure sur un périmètre de concession élargi, à l'échelle du quart sud-est de la France, avec des conditions tarifaires homogènes pour l'ensemble des usagers.
 - Elle précise que cette configuration diffère fondamentalement de l'hypothèse de concession autonome (limitée au périmètre entre Salon et Fos sur-mer) écartée en 2021, dont le coût aurait reposé sur les seuls usagers de cette liaison.
- Un travail reste à conduire, avec le conseil départemental et les collectivités locales, pour que les axes parallèles à l'itinéraire ne deviennent pas attractifs pour le trafic de transit, et pour développer des formules d'abonnement attractives, notamment pour les trajets domicile-travail.

Mme Éléonore GIRE, association Grans en transition, fait part d'un sentiment de manipulation après cinq années de débats publics et s'interroge sur la marge de manœuvre réellement laissée aux citoyens dans le choix du projet.

- Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI rappelle que, dans le cadre d'un débat public ou d'une concertation placés sous l'égide de la CNDP, la décision finale revient au maître d'ouvrage : la démarche ne constitue pas un référendum. Elle précise que le mandat de la CNDP consiste à garantir l'égalité de traitement des arguments et la

transparence de l'information, et à ce que le porteur de projet clarifie les choix qu'il opère, ces choix relevant en dernier ressort de décisions politiques. Les garants font des recommandations sur les modalités et restent neutres sur le fond de la décision. La CNDP n'a pas de pouvoir coercitif. Elle rappelle que la concertation ne finit pas le 15 juillet. Elle indique réitérer, en sa qualité de garante de la concertation continue globale suite au débat global Fos-Berre Provence, la recommandation faite au préfet de poursuivre la concertation, à une échelle territoriale élargie et avec l'ensemble des acteurs de la mobilité (Région, Métropole, SNCF ...).

4.2. Concernant les impacts sur la réserve naturelle, la biodiversité et les surfaces consommées :

M. Christian MARQUIS indique que personne ne sait aujourd'hui compenser la destruction des coussouls de Crau, écosystème constitué au fil des siècles par l'interaction entre pastoralisme et environnement : un mètre carré de coussouls détruit est, selon lui, définitivement perdu.

M. René CLARET, Mouvement national de lutte pour l'environnement (MNLE), estime que le passage d'une autoroute au sein d'une réserve naturelle régionale constitue une première en France. Il rappelle qu'entre 800 et 900 hectares de Crau ont déjà été artificialisés dans le cadre du développement industriel et logistique du secteur, et que le territoire connaît le taux de cancer le plus élevé de la région. Il souligne l'importance du secteur situé au nord de Miramas, qu'il qualifie de « poumon vert », irrigué depuis cinq siècles par l'aqueduc d'Adam de Craponne et qui contribue à recharger la nappe phréatique de la Crau à hauteur de 70 % par gravitation. Il indique qu'un second point de captage d'eau potable pour les communes de Miramas et de Saint-Chamas devrait y être aménagé, ces deux villes ne disposant aujourd'hui que d'un seul captage, situé au sud du triage de Miramas. Il demande la préservation intégrale de la réserve naturelle régionale volontaire de la Poitevine-Regarde-Venir, ainsi que des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) et des zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO), qui accueillent notamment l'outarde canepetière, espèce protégée, et rappelle la renommée du foin de Crau AOC, issu du pastoralisme pratiqué sur ces prairies. Il souligne également que le train est maintenu dans sa position de parent pauvre par rapport à la route et pointe un déséquilibre entre l'industrie, le commerce et la qualité de l'environnement.

M. Jean-Jacques TISSIER indique que si la traversée de la réserve est annoncée sur 950 mètres, le tracé longe en outre la réserve sur plus d'un kilomètre. Il relève que les oiseaux ne respectent pas les limites de protection réglementaires et continuent de traverser la route, y compris lorsqu'elle n'est pas protégée à cet endroit.

M. Joël BOURDELOIS, association Pays de Crau, regrette l'absence, à la table de présentation, d'un représentant du service biodiversité, eau et paysage de la DREAL, qui aurait selon lui pu apporter des éléments de réponse sur la traversée de la réserve. Il

indique avoir calculé la superficie de réserve naturelle consommée par le projet à partir de Géoportail (IGN) et d'une fiche technique du Cerema relative aux surfaces occupées par les infrastructures routières : il aboutit à 16,15 hectares hors voies de rétablissement de circulation, contre 1,3 hectare annoncé dans la synthèse du livret de concertation.

- La DREAL indique avoir cherché à concevoir une infrastructure sobre en foncier, y compris en phase chantier, au droit de la réserve. Le projet prévoit ainsi un élargissement de l'ordre de 13 m de l'emprise de la voie existante qui traverse la réserve sur 950 m ce qui explique le chiffre de 13 000 m² identifié à ce stade des études

Mme Éléonore GIRE interroge le maître d'ouvrage sur l'origine de la réserve naturelle de la Poitevine, qu'elle croit issue de la compensation d'un projet antérieur, et s'inquiète qu'un espace déjà protégé à ce titre puisse à son tour être affecté. Pour elle, les espèces naturelles sont sacrifiées.

- La DREAL indique, sous réserve de vérification, que la partie occidentale de la réserve, en Crau sèche, aurait été acquise dans le cadre d'une compensation antérieure et appartiendrait au Conservatoire des espaces naturels ; elle précise que le projet, tel que conçu, n'affecte pas cette partie de la réserve, l'ensemble des impacts faisant l'objet d'un travail dans le cadre de la séquence éviter-réduire-compenser (ERC).
- Mme Éléonore GIRE fait valoir qu'une atteinte portée à la Crau humide serait, selon elle, susceptible d'avoir des répercussions sur la Crau sèche.

4.3. Concernant les alternatives à la route et l'intermodalité :

Une participante, qui travaille à Istres et emprunte quotidiennement l'itinéraire via Miramas, fait part de son incompréhension face à un projet routier qu'elle juge « d'un autre temps » au regard des enjeux climatiques actuels, et regrette que le ferroviaire et les transports en commun ne soient pas davantage mis en avant comme solutions alternatives.

M. Marc POUZET, Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) Provence-Alpes-Côte d'Azur, estime que le projet s'inscrit dans une vision archaïque de l'aménagement du territoire et illustre la dégradation de l'offre de mobilité alternative : un trajet Salon-Marseille en transports en commun, qui prenait 35 minutes il y a vingt-cinq ans, en nécessite aujourd'hui de 1h15 à 1h30. Il estime que les difficultés rencontrées par certains grands projets industriels du territoire laissent davantage de temps pour rechercher des solutions équilibrées. Il propose, à moindre coût, de réaménager la RN568 sans élargissement supplémentaire pour traiter les flux de poids lourds, et de construire, à l'horizon 2037, une voie de train express régional entre Fos et Salon plutôt qu'une nouvelle autoroute. Il dénonce également le fait que le futur investisseur fasse payer un autre territoire pour une portion d'autoroute sur ce territoire. Il estime en conclusion que la voiture individuelle est condamnée à évoluer et que dans ces circonstances le projet ne peut pas se réaliser.

- La DREAL indique que ces questions ont été débattues lors du débat public territorial tenu en 2025 et rappelle la répartition modale actuelle des marchandises sur la zone industrialo-portuaire de Fos : environ 80 % par la route, 15 % par le fer et 5 % par la voie fluviale. Elle indique que des investissements sont conduits pour développer le mode fluvial, notamment sur les ports d'Arles et de Lyon dans le cadre de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, ainsi que le mode ferroviaire, mais que ces deux modes demeurent pénalisés par des enjeux de fiabilité, de coût et de rapidité par rapport au mode routier, dont le volume continuera d'augmenter même si sa part relative diminue. Elle indique qu'à Marseille, 97 % des véhicules entrant en ville ne transportent qu'une seule personne, et que l'offre de transport collectif demeure insuffisante sur la zone industrielle de Fos malgré plusieurs actions engagées – covoiturage, bus à haut niveau de service, pôles d'échanges multimodaux. La DREAL rappelle les actions mises en œuvre pour les autres modes de transport mais également la nécessité de réaliser des routes.

4.4. Concernant la contribution des entreprises et l'équité du financement :

Mme Gwénaëlle BOUQUET, association Pays Salonais en transition, demande que figurent dans les dossiers de concertation les contributions financières des entreprises de la zone industrialo-portuaire (cotisations foncières, taxes d'aménagement) ainsi que la contribution de l'armée et s'interroge sur la part du financement public consacrée à la compétitivité du port et à l'attractivité des entreprises installées autour des étangs, alors que certaines d'entre elles n'ont pas privilégié le report modal pour leurs salariés.

- La DREAL indique que les entreprises s'acquittent d'un versement mobilité auprès de l'autorité organisatrice des mobilités, en l'occurrence la Métropole. Elle rappelle qu'un certain nombre d'entre elles disposaient, par le passé, de navettes à destination de leurs salariés, à une période où ceux-ci logeaient à proximité de leur lieu de travail ; ces services se sont progressivement réduits à mesure que les salariés se sont équipés de véhicules personnels et dispersés sur le territoire. Elle indique que la Métropole, confrontée à des difficultés financières, demande aujourd'hui le dé plafonnement du versement mobilité pour mobiliser davantage les entreprises sur ces dépenses.

5. Contributions recueillies autour des tables thématiques

Le temps d'échanges en plénière s'étant prolongé au-delà du créneau initialement prévu, le travail en tables thématiques n'a pas pu se tenir au cours de la réunion dans le format annoncé en ouverture. Des échanges se sont néanmoins poursuivis à l'issue de la réunion, autour des trois tables thématiques envisagées, avec la présence de référents techniques de la DREAL et du bureau d'études Egis. Des contributions ont ainsi pu être recueillies ; elles sont restituées ci-après :

- Table 1 – les scénarios de péage ;
- Table 2 – le dimensionnement et le tracé ;
- Table 3 – les mesures environnementales et le rétablissement des accès agricoles.

5.1. Table 1 – Les scénarios de péage

Sur les tarifs et l'équité territoriale :

- Une demande de simulation du report de trafic généré par la mise à péage a été formulée, avec une comparaison souhaitée par rapport à une liaison Fos-Salon gratuite ;
- Le principe d'un péage réservé aux seuls poids lourds, sur voie dédiée, a été proposé, sur le modèle observé à Montpellier ;
- Une divergence a été relevée entre le calcul du tarif annuel présenté en séance et celui obtenu par certains participants ; la DREAL a précisé que le coût annuel calculé est un exemple pour une destination entre Miramas et la ZIP de Fos sur Mer dans la continuité des autres chiffres présentés.
- Le coût annuel estimé, de l'ordre d'un demi-SMIC (environ 700 €/an), a été jugé difficilement supportable pour les travailleurs, avec un risque que seuls les grands employeurs prennent en charge cette dépense pour leurs salariés, au détriment des autres ;
- La vitesse retenue de 90 km/h, inférieure à celle d'une autoroute classique, a conduit à une demande de tarif de péage réduit en conséquence ;
- Une forte demande de formules d'abonnement a été exprimée ;
- Une iniquité territoriale a été soulevée entre les usagers du secteur de Salon, appelés à payer pour l'ensemble de leurs déplacements, et ceux de la section Centre, qui bénéficierait de la gratuité dans le scénario 2 ;
- Il a été avancé que le caractère d'intérêt national du projet devrait justifier un financement relevant de l'intérêt national, cette question étant posée comme une priorité.

Sur le report de trafic vers le réseau secondaire :

- Sur l'axe Fos–Lyon emprunté par les poids lourds, il a été estimé qu'un gain de temps limité à quelques minutes inciterait au report vers le réseau secondaire, notamment la RD69, jugé non adapté à ce trafic ;
- Un risque d'engorgement de Salon-de-Provence a été signalé, en particulier dans le scénario de gratuité de la section Centre ;
- La nécessité d'assurer la desserte locale, notamment pour la partie Nord, a été rappelée ;

- Un projet d'aménagement de giratoires en amont et en aval du pont dit de la Croix de Callamand, sur la RD19 entre Grans et Eyguières, a été signalé comme un point de vigilance, la circulation y étant jugée de plus en plus dangereuse du fait de la cohabitation entre poids lourds et véhicules légers.

5.2. Table 2 – Le dimensionnement et le tracé

Sur les accès agricoles :

- Le rétablissement de l'accès agricole n° 16 a été demandé, le passage des poids lourds n'y étant aujourd'hui pas possible en raison de son dimensionnement ;
- Le rétablissement du chemin Poitevin a également été demandé, ce chemin n'étant aujourd'hui pas praticable par les véhicules de collecte des déchets ;
- Une voie latérale de raccordement a été évoquée comme envisageable, sous réserve d'un impact supplémentaire à examiner sur les parcelles concernées ;
- Il a été signalé que les exploitants agricoles du secteur Nord, notamment autour de l'hippodrome, se déplacent vers le Couvent et vers l'entrée de la route de Miramas.

Sur les échangeurs et la circulation des poids lourds :

- Un renforcement de la desserte par la ligne de bus reliant Salon au secteur sud a été demandé, avec une voie qui lui serait réservée ;
- Il a été indiqué que certains poids lourds évitent aujourd'hui la sortie du Merle (n° 13) au profit de celle située en amont (n° 14) pour rejoindre Clésud, afin d'économiser le péage, et que la circulation des poids lourds au Bel-Air, pourtant interdite, se poursuit dans les faits.

5.3. Table 3 – Les mesures environnementales et le rétablissement des accès agricoles

Sur les milieux naturels et les continuités écologiques :

- La capacité du projet à assurer les continuités écologiques a été interrogée ;
- Il a été estimé que l'argument d'un simple doublement de la RN569 existante ne serait pas exact sur sa partie Nord : aux abords de l'échangeur, le tracé s'éloigne vers l'Est de l'axe existant et impacte une grande parcelle de foin de Crau ; le tracé en remblai et en ouvrage, en limite de la réserve naturelle régionale, a été signalé comme susceptible de générer un effet de barrière important pour les espèces ;
- Il a été souligné que l'intégration du projet à une concession ne permettrait plus, à l'avenir, de revenir à un aménagement à 2x1 voie pour réduire l'impact, contrairement à ce qui avait pu être envisagé lors de précédentes séquences de concertation.

Sur le rétablissement des accès agricoles :

- Le rétablissement de l'accès agricole utilisé par les exploitants situés à l'ouest de Clésud, qui empruntent actuellement la RN569 au sud de la réserve naturelle régionale, a été interrogé, de même que celui de l'accès utilisé par les exploitants de la Poitevine-Regarde-Venir, actuellement situé au milieu de la traversée de la réserve ;
- Au carrefour du Merle, jusqu'à l'entrée de Miramas, un allongement des temps de trajet a été anticipé pour les exploitants circulant avec des engins agricoles, avec un besoin de mobilité spécifique à prendre en compte pour ces véhicules.

6. Suites et clôture

La DREAL remercie les participants pour la qualité des échanges et rappelle sa disponibilité pour continuer à affiner le projet au cours de la démarche de concertation.

Elle présente le calendrier prévisionnel à l'issue de la séquence :

- Septembre 2026 : Publication du bilan de la séquence de concertation ;
- Décision du maître d'ouvrage et du comité des élus, en septembre 2026, sur la variante préférentielle par section et le scénario de péage ;
- Approfondissement des études sur la liaison Fos-Salon – avant-projet, études d'impact, air-santé, acoustique, agricole et hydraulique – fin 2026 ;
- Finalisation des études d'opportunité du contournement de Fos-sur-Mer fin 2027 ;
- Enquête publique préalable à la DUP début 2028 ;
- DUP en Conseil d'État fin 2028 ;
- Constitution du dossier et appel d'offres de concession en 2029-2030 ;
- Mise en service des opérations ponctuelles de sécurisation en 2030 ;
- Intégration effective à la nouvelle concession autoroutière en 2032 pour démarrage des travaux.

Elle indique que les travaux se poursuivent, en parallèle du calendrier de la concertation, sur deux volets :

- Le contournement de Fos-sur-Mer ;
- Les opérations de sécurisation et de fluidification à court terme.

Le dernier atelier sectoriel se tiendra le 8 juillet 2026 à Fos-sur-Mer (secteur Sud), de 18h30 à 20h30. Des permanences de la DREAL sont par ailleurs organisées en mairies jusqu'au 10 juillet 2026, et le recueil des contributions se clôture le 15 juillet 2026.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, garante de la concertation continue, souligne l'importance de la mobilisation des participants aux ateliers, sur des sujets qu'elle qualifie

de majeurs pour la suite du projet. Des critiques ont été formulées sur les délais pour contribuer et un sentiment d'être manipulé, a été exprimé, vis-à-vis de l'évolution du projet. Elle rappelle que la concertation continue ne s'achève pas le 15 juillet 2026 : cette échéance correspond à la clôture du recueil des contributions relatives aux solutions de financement et au choix des variantes sur le registre en ligne, la concertation continue elle-même se poursuivant jusqu'à la déclaration d'utilité publique. Elle précise que la CNDP reste neutre sur le fond des décisions prises par le maître d'ouvrage, mais veille à la manière dont celui-ci répond aux attentes exprimées par le public. Les contributions ont été riches et nombreuses lors de cette réunion avec des attentes de précisions et de poursuite des échanges.

M. Jean-Michel FOURNIAU ajoute que plusieurs interventions, construites ou spontanées, ont apporté des chiffres qu'il invite à consigner sur le registre numérique ouvert à la concertation, sur lequel le maître d'ouvrage pourra apporter une réponse circonstanciée, notamment sur les surfaces utilisées dans la réserve, les tarifs de péage ou les dividendes versés par les sociétés concessionnaires.

7. ANNEXE – LISTE DES PRÉSENTS

Nom	Prénom	Organisme
MAÎTRISE D'OUVRAGE (DREAL PACA)		
FOREST	Sébastien	DREAL PACA – Directeur régional
FABRE	Nadia	DREAL PACA – Service Transports Infrastructures Mobilités
GICQUEL	Mathieu	DREAL PACA – Adjoint au chef de service TIM
DUMONT	Laurent	DREAL PACA – Responsable d'opération
IGOULMIMENE	Carine	DREAL PACA – Appui responsable d'opération
BARBONI	Géraldine	DREAL PACA – Chargée des procédures environnementales
ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE – CONCERTATION		
FLEURUS	Jordan	Nicaya conseil – AMO concertation DREAL PACA
DUBART	Louise	Nicaya conseil – AMO concertation DREAL PACA
BUREAU D'ÉTUDES (EGIS)		
FIORDELISI	Raphael	Egis – Bureau d'études techniques
PANEK	Edgar	Egis – Bureau d'études techniques
DESILLE	Benoît	Egis – Bureau d'études techniques
POUCHELLE	Hippolyte	Egis – Bureau d'études techniques
TOUBIN	Marie	Egis – Bureau d'études techniques
GARANTS DE LA CONCERTATION (CNDP)		
FOURNIAU	Jean-Michel	CNDP – garant de la concertation
RICHARD-FERROUDJI	Audrey	CNDP – garante de la concertation
PARTICIPANTS		
ALARCON	Annie	
ALARCON	Cyril	
ANDRE		
ANSILLON	Robin	Mairie de Grans
AVRIL	Étienne	
BALDAQUIN	Sylvie	
BALLARO	Xavier	Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)
BARTH	Estelle	
BERNARD	Romain	
BERNEX	Jean-Luc	
BERTUS	Vincent	CEN PACA – Conservatoire d'espaces naturels Provence-Alpes-Côte d'Azur
BONFILLON	Marylène	Mairie de Salon-de-Provence – adjointe à l'urbanisme
BONNAFOUX	Ludovic	Exploitant agricole
BONNET	Damien	
BONZI	Michel	Citoyen
BOSSARD	Nathalie	
BOULEAUX	Florian	Gransois

Nom	Prénom	Organisme
BOULEAUX	Valérie	Gransois
BOUQUET	Alexandre	Mairie de Salon-de-Provence – directeur des services techniques
BOUQUET	Gwénaëlle	Pays Salonais en transition
BOURIDEYS	Gaël	Association Pays de Crau
BOURRELLY	Michel	
BRISSON	Laurent	
BRUN	Luc	Agriculteur MAMP
CISMONDO	Daniel	
CLARET	René	MNLE
CORRADI	Serge	Gransois
DELLA ROSSA	Pauline	SYMCRAU
DENAT	Claude	
FOUQUE	Richard	Gransois
GAST	Jean-François	AMLE 13
GERNIGON	Thierry	Salonais
GIRARD	Julien	
GIRE	Éléonore	Grans en transition
GIRE	Marie-Josèphe	Habitante
GIRE	Jean-Pierre	Habitant
GRAINDORGE	Nadia	
GUIRAUD	Sébastien	
HOURDIN	Gwénaëlle	SPPPI PACA
LAMBIN	Gaël	
LAMBOLEY	Corinne	Collectif Cistude
LAN	Emmanuelle	Chambre de commerce et d'industrie AMP
LAURENS	Jean-Christophe	
LEBOEUF	Vincent	
LEBORGNE	Mathieu	Université
LEQUESNE	Agnes	Habitante
LEQUESNE	Patrick	Habitant
LEYDIER	Corinne	
PARFAIT		
MARIUS	Mathilde	
MARQUIS	Christian	Collectif Cistude
MARTIN	Joël	Riverain des Patis
MARTIN	Thierry	Citoyen
MERCIER	Georges	Retraité
MILLEVILLE	Christelle	Collectif Cistude
NICOLINI	Virginie	Habitante
PANSERA	Hervé	Citoyen
PARRAIN	Fleur	FST
PERONNET	Michel	Mairie de Grans – conseiller municipal

Nom	Prénom	Organisme
PINONCELY	Régine	
POUZET	Marc	CESER / Région Sud
PRADAL	Charlotte	Mairie de Grans
REBOUL	Patrick	Citoyen
RENARD	Catherine	Pays Salonais en transition [à confirmer]
RUINAT	Sylviane	Sauvegarde de la Crau
SIDENIUS	Jakob	Seayard / UMF
SIMÉON	Julia	
STIMPFLING	Sébastien	
TIQUET	Vincent	
TISSIER	Jean-Jacques	Association Pays de Crau
TRICON	Vincent	Mairie de Grans
VACHE	Alice	FDSH 13
VIARDOT	Émilie	Ancienne conseillère Salon-de-Provence
WOLFF	Axel	CEN PACA – Conservatoire d'espaces naturels Provence-Alpes-Côte d'Azur
LÉANDRI	Philippe	Maire de Grans