

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 Sud – Liaison Fos-Salon (RN569)

Date de réunion : 8 juillet 2026

Lieu : Fos-sur-Mer – Maison de la Mer

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 de concertation 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 au secteur Sud du projet, le mercredi 8 juillet 2026 de 18h30 à 20h30, à la Maison de la Mer à Fos-sur-Mer.

L'atelier a réuni une cinquantaine de personnes.

1. Ouverture de l'atelier

M. Philippe MAURIZOT, Maire de Fos-sur-Mer, accueille les participants.

Le Maire de Fos-sur-Mer a tout d'abord rappelé l'importance du dossier qui aurait dû être pris en main, selon lui, il y a plus d'un demi-siècle. Il a également exprimé ses attentes et regrette que la présentation se limite aux « options sur les barreaux verticaux » c'est-à-dire des attentes sur le contournement de Fos. Il indique que la phase de concertation en cours ne constitue que le commencement du projet et souligne l'intérêt particulier que la commune porte à la section Sud. Il rappelle l'existence de différentes alternatives, notamment pour le contournement de Fos-sur-Mer, et relève le manque d'anticipation de l'État pour la desserte de la zone, l'infrastructure demeurant en deçà des besoins.

Présentation du déroulé de la réunion et rôle des garants

L'animateur présente le déroulé de la soirée :

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

La garante de la concertation continue désignée par la Commission nationale du débat public (CNDP), Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, rappelle la neutralité de leur fonction et le positionnement de cette réunion dans la concertation continue. Elle précise l'enjeu de la séquence : que toute personne puisse être informée du projet et de ses évolutions, notamment en matière de financement. Elle rappelle qu'aucune décision formelle n'est arrêtée à ce jour et indique avoir recommandé au maître d'ouvrage de clarifier les options étudiées en matière de financement, les choix de phasage et de calendrier vis-à-vis du contournement de Fos, ainsi que le choix des variantes d'aménagement de la RN569 sur la base des études conduites.

1.1. Intervention liminaire en plénière

M. Axel WOLFF, CEN PACA – Conservatoire d'espaces naturels Provence-Alpes-Côte d'Azur, revient sur le format des réunions, en référence à l'atelier de la veille : dans un format de deux heures au minutage précis, le passage en atelier de travail sur table était intervenu une demi-heure après l'horaire de fin de la réunion. Il souligne que des informations importantes – notamment les cartes des tracés, absentes du dossier de concertation – sont présentées lors des ateliers, et demande que le déroulé présenté soit tenu afin que le temps des ateliers soit préservé.

M. Romuald MEUNIER, MCTB Golfe de Fos Environnement, président de l'association, estime que le format en ateliers fait perdre au public une partie de l'information : chaque table n'a connaissance que de ses propres échanges, alors que l'ensemble des questions, interrogations et suggestions du public mérite d'être partagé et analysé. Il demande de privilégier la réunion en plénière et pas seulement des comptes rendus des ateliers. Il demande également qu'un temps de restitution soit organisé afin de pouvoir restituer le travail en atelier.

- L'animateur précise que le déroulé prévoit expressément un temps de restitution de l'ensemble des contributions à l'issue du travail en atelier ; il indique que la tenue de cette restitution dépend du respect des temps de parole, les séquences de fin de réunion se trouvant raccourcies à mesure que la plénière se prolonge.

M. Daniel MOUTET, ADPLGF – Association de Défense et de Protection du Littoral du Golfe de Fos, président de l'association, demande que soit respectée une stricte équité des temps de parole entre les porteurs du projet et le public, conformément à l'usage des réunions placées sous l'égide de la CNDP.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, garante de la concertation continue, souligne le défi dans cette phase de concertation, lié à l'importance de partager clairement l'information actualisée sur les évolutions conséquentes du projet et de pouvoir en débattre. Elle appuie le format en ateliers, qui permet des échanges plus précis et la participation des personnes moins à l'aise avec une prise de parole en plénière. Elle rappelle que des comptes-rendus des ateliers sont systématiquement établis et que le registre numérique constitue une modalité de contribution à part entière pour soumettre des argumentaires plus détaillés, l'ensemble des modalités étant pris en compte dans l'analyse des arguments. Elle invite chacun à des prises de parole limitées – rappelant la limite de trois minutes mise en place lors du débat 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 du 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 le périmètre de cette 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 le 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, et qu'elle nécessite 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 Sud

3.1. Aménagement de la section Sud

La DREAL présente la variante préférentielle du secteur Sud : la variante 1, consistant en la création d'une voie nouvelle à 2x2 voies entre la voie du Ventillon et la voie ferrée, sur environ 7 km, pour une vitesse de 110 km/h et un montant estimé à 216 M€. Elle comporte trois points d'échange : le demi-échangeur de Rassuen, l'échangeur de la Feuillane et la dénivellation de la Fossette.

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 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 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.

3.3. Temps d'échange en plénère

Un participant met en question des montants consacrés à la décarbonation de la zone industrialo-portuaire – 54 M€ d'aides aux industries, et 300 M€ de soutien évoqué pour des industriels de Lavéra sans lien, selon lui, avec la décarbonation – quand le financement de la route reposerait sur les usagers. Il cite l'enveloppe de 7,3 Md€ de l'ADEME au titre de France 2030 et demande que ces soutiens publics bénéficient à la route plutôt qu'aux seuls industriels, le financement des infrastructures ne devant pas incomber aux citoyens.

M. Gilbert DAL COL, MCTB Golfe de Fos Environnement, riverain de la RN569, décrit la saturation des quartiers de Fos matin et soir, le trafic extérieur transitant par le centre-ville pour rejoindre la RN568, et la pollution subie par les habitants. Il rappelle s'être fortement mobilisé pour la réintégration de la variante 1, un temps écartée, et conteste la qualification de coussouls des terrains concernés, sur la base de constats effectués sur place. Il juge la route impérative pour désengorger la ville et pour la pérennité du port. Sur le financement, il propose en alternative au péage le recours à des emprunts d'État associant les industriels, par actionnariat, et les particuliers. Il met en garde sur l'évolution des tarifs après la mise en concession, citant l'exemple de l'autoroute Aubagne-Toulon, parmi les plus chères de France. Il signale enfin la saturation de la RN568 et la fragilité du pont de Martigues – ouvrage de 1972 entrant en travaux, interdit aux plus de 26 tonnes : en cas d'avarie, plus aucun itinéraire de substitution ne serait disponible, avec un enjeu majeur de sécurité pour la population de Fos-sur-Mer, comme l'ont montré les incendies de 2016 et 2017.

M. Christian MARQUIS, Collectif Cistude apporte une précision sur les coûts présentés : le montant de 735 € par an correspond au trajet depuis Miramas ; pour un usager quotidien effectuant le parcours complet, le coût annuel dépasse 1 000 €, soit environ les deux tiers d'un SMIC mensuel, un niveau qu'il juge « absolument inacceptable et intolérable ». Il affirme qu'il existe des alternatives, le mode de financement retenu relevant d'un choix politique. Sur la méthode, il reconnaît l'intérêt des ateliers comme des échanges en plénière, mais dénonce la précipitation de la séquence – quatre réunions en dix jours, au début du mois de juillet – et une absence de continuité dans la concertation. Il rappelle que la décision ministérielle du 29 juin 2021, qui écartait la solution autoroutière et prévoyait une maîtrise d'ouvrage publique avec financement de l'État et des collectivités, demeure la seule en vigueur : le projet présenté étant « tout autre », cette rupture substantielle justifierait à ses yeux, dès que la décision ministérielle sera formalisée, l'organisation d'un nouveau débat public – demande qui sera formalisée par écrit au nom d'un collectif d'associations. Il critique l'inversion de la temporalité de la réflexion – un mode de financement défini d'abord, qui impose ensuite le projet – alors qu'une solution intermédiaire, issue de cinq années de concertation, moins coûteuse et acceptable par tous, avait été identifiée. Il conteste enfin le caractère « indirect » de l'impact sur la Réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau : il renvoie à la contribution de la Ligue de protection des oiseaux (LPO) versée au registre et à une étude de 2014 sur l'outarde canepetière – espèce faisant l'objet d'un plan national d'action – selon laquelle l'impact d'une telle infrastructure est perceptible sur une bande de 1 000 mètres et le domaine vital détruit sur 200 mètres. Rappelant le précédent contentieux de l'A54, il prévient que des recours juridiques seront engagés si le projet persiste en l'état, et invite le maître d'ouvrage à prendre en compte ces éléments en amont, dans le cadre d'une discussion élargie et apaisée.

M. Jérôme SAMBUSSY, Alternatiba Ouest Étang de Berre oppose à l'urgence de mobilité invoquée l'urgence climatique – troisième canicule dès le début de l'été, sécheresses, inondations, remontée des eaux – qui frappe particulièrement la région. Il dit ne pas comprendre la cohérence du projet avec la décarbonation : tout élargissement d'axe produit du trafic induit, donc des émissions supplémentaires, alors que le transport représente plus de 30 % des émissions nationales de gaz à effet de serre et demeure l'un des seuls secteurs qui ne parvient pas à les réduire. Se référant aux travaux du chercheur Aurélien Bigo, dont le premier pilier de la décarbonation des transports est la réduction du trafic, il juge le projet « hors du temps » et demande quelles alternatives sont étudiées.

Une participante indique ne pas souhaiter participer aux ateliers, se déclare opposée au projet comme, selon elle, de nombreux participants, et invite celles et ceux qui le souhaitent à la rejoindre à l'extérieur de la salle pour réfléchir à des alternatives et à l'abandon du projet.

M. Michel ROULET, propriétaire du domaine du Grand Moutonnier à Istres, se dit directement concerné par la variante 1. Il rappelle que les prairies de foin de Crau, irriguées par immersion, alimentent à 90 % la nappe de la Crau, ressource en eau potable des habitants comme de l'industrie, et regrette que la dimension agricole soit régulièrement

reléguée au second plan. Il indique avoir déposé auprès de la DREAL une proposition d'adaptation du tracé, compatible avec la variante 1, qu'il présentera lors de l'atelier. Il interroge par ailleurs la configuration de l'échangeur entre la N113 et la N568 à Saint-Martin-de-Crau, aujourd'hui utilisable dans un seul sens : le rendre bidirectionnel permettrait d'y orienter l'essentiel du trafic poids lourds – de l'ordre de 30 % du trafic de l'axe – et de délester d'autant la RN569. Il propose enfin la mise en place de navettes ferroviaires rapides et cadencées à la demi-heure sur les voies existantes desservant Fos, Istres, Miramas et Salon, en s'appuyant sur les gares existantes, à compléter par d'autres gares dans la zone industrialo-portuaire où la gare de Fos demeure très limitée.

À l'annonce du passage en ateliers, **M. Romuald MEUNIER, MCTB Golfe de Fos Environnement**, demande à intervenir immédiatement. L'animateur indique que les interventions restantes pourront être exprimées au retour du travail en tables, après la restitution – précisant qu'il ne s'agit pas d'un refus mais d'une modalité d'organisation, destinée à préserver le temps des tables et de la restitution demandée en début de réunion —, la garante rappelant que tout le monde pourra s'exprimer au cours de la soirée et proposant que la contribution de l'association soit également versée au registre numérique. M. MEUNIER conteste ce report, estimant que ne pas lui donner la parole à cet instant ne relève pas de la concertation. M. MEUNIER réitérant sa demande, la parole lui est accordée : indiquant représenter des Fosséens ayant répondu au sondage mis en ligne par son association – 309 votants, dont 247 Fosséens ; 268 se sont prononcés pour la variante 1, 26 pour le statu quo sur la RN568 et 15 sans avis —, il rappelle les dix années de réflexion sur le projet et la saturation des infrastructures existantes. Il indique que le tracé présenté est le moins impactant et la variante la moins coûteuse, précise que les Fosséens ne souhaitent pas que le trajet soit payant, et conclut que son association est favorable à ce contournement et à sa réalisation rapide.

4. Travail en ateliers

Les participants se sont répartis sur quatre tables thématiques, chacune accompagnée d'un référent technique de la DREAL ou des bureaux d'études et d'un hôte de table chargé de noter toutes les contributions :

- Table 1 – les scénarios de péage et le report de trafic sur le réseau secondaire ;
- Table 2 – le dimensionnement et le positionnement des échangeurs ;
- Table 3 – les mesures environnementales et l'insertion paysagère ;
- Table 4 – l'aménagement et la requalification de la RN569 actuelle.

À l'issue du travail en tables, une restitution en plénière a été organisée, suivie d'un dernier temps d'échanges.

4.1. Table 1 – Les scénarios de péage et le report de trafic

- Le principe de la mise à péage de la section Sud a été contesté, la gratuité étant jugée nécessaire par les usagers quotidiens pour desservir au mieux le nord de Fos-sur-Mer ;
- Les personnes présentes sur cette table ont considéré que la gratuité de la section centre était la solution la plus acceptable parmi les deux scénarios proposés.
- La desserte actuelle du secteur Sud par les transports en commun a été jugée très insuffisante ;
- Des précisions ont été demandées sur la forme du péage : il a été confirmé qu'aucune gare de péage ne serait créée, le dispositif reposant à terme sur des portiques en flux libre ;
- Le non-respect par les poids lourds de l'itinéraire obligatoire par la voie portuaire de la RN568, malgré les interdictions en vigueur, a été signalé comme un précédent de vigilance pour la maîtrise des reports de trafic.

4.2. Table 2 – Le dimensionnement et le positionnement des échangeurs

- Des précisions sur le tracé prévisionnel ont été apportées, ainsi que sur la prise en compte des projets de voies cyclables ; le sujet sera approfondi avec la Métropole Aix-Marseille-Provence, autorité organisatrice de la mobilité qui porte un schéma directeur vélos ;
- L'impact du projet sur la zone du Grand Moutonnier (impact paysager et impact agricole sur les zones de foin de Crau irriguées) a été discuté, ainsi que les moyens de l'amoindrir (proposition des riverains d'une adaptation du tracé « passage un peu plus au sud ») ;
- L'interface plus directe du tracé avec la réserve naturelle a été relevée avec un tracé qui tangente cet espace protégé comme précisé par le CEN PACA ;
- Une incompréhension a été exprimée quant à l'absence de discussion, au cours de la séquence de concertation, autour de l'articulation entre le projet de Liaison Fos-Salon et le contournement de Martigues.

4.3. Table 3 – Les mesures environnementales et l'insertion paysagère

- La distinction entre coussouls « vierges » et coussouls « dégradés » a fait l'objet d'échanges approfondis avec l'écologue accompagnant la DREAL : les coussouls dits dégradés correspondent à d'anciennes cultures, exploitées jusque dans les années 1970 puis abandonnées, évoluant en friches vers des milieux redevenus favorables

aux espèces – à l'exception des secteurs colonisés par le brachypode¹ – et assurant, malgré leur état, une fonction d'habitat ; le rôle des galets a été souligné ; la réserve naturelle nationale compterait environ 1 500 hectares de coussouls dits dégradés ;

- L'importance de cette distinction a été soulignée, la cartographie des habitats étant toujours en cours d'élaboration ;
- Il a été relevé que la zone de sensibilité de l'outarde canepetière n'était pas mentionnée pour les variantes 1 et 2 dans ce secteur ;
- Le regret a été exprimé que la variante 1, écartée par le passé au titre de la mesure d'évitement, soit finalement réintégrée ; il a été affirmé que si elle devait nuire aux espèces protégées, telle l'outarde canepetière, elle devrait être abandonnée ;
- Un participant a interrogé la position de l'État sur le régime de protection forte des réserves naturelles, qui selon lui a été écarté sur cette variante sud au bénéfice d'un projet routier.

4.4. Table 4 – L'aménagement et la requalification de la RN569 actuelle

- Les rétablissements d'accès agricoles ont été discutés ; la DREAL a indiqué qu'elle reviendrait individuellement vers chaque exploitant concerné sur la question des accès ;
- Il a été rappelé que la variante 1, seule partie du projet en tracé neuf de la liaison Fos-Salon, libère la RN569 actuelle au droit de Fos-sur-Mer, qui peut dès lors être requalifiée ; les participants ont été invités à réfléchir aux mesures à mettre en place ;
- La requalification a été présentée comme une opportunité pour la commune de se réapproprier cet axe et de renforcer la sécurité des riverains, la voie ayant vocation à revenir dans le domaine public communal.

5. Restitution et échanges en plénière

À l'issue de la restitution des tables, un dernier temps d'échanges est ouvert.

M. Frédéric SERRES, association RAMDAM interpelle la DREAL sur l'actualité des projets industriels : alors que la présentation continue d'évoquer les 10 000 emplois promis, le projet Carbon et ses 3 000 emplois est abandonné depuis deux mois – ce qui fait perdre au projet routier, selon lui, une grande partie de sa pertinence. « Avant de dépenser un demi-milliard d'euros qu'on n'a pas pour le routier, développons les alternatives ». Il rappelle que le développement du fret ferroviaire est demandé depuis le débat public Fos

¹ Brachypode : plante herbacée de la famille des graminées (Poacées), fréquente notamment dans les pelouses sèches, friches et milieux calcaires.

2XL et que les promesses de 2004 sont restées sans suite, il propose la mise en place d'une navette ferroviaire entre Miramas et Fos, et invite à développer résolument l'alternative cyclable dans une région qui s'y prête, plus de 60 % des trajets y faisant moins de 5 km.

M. Jakob SIDENIUS, Union maritime et fluviale – UMF souligne que le trafic ferroviaire se développe de façon continue, mais que la route demeure nécessaire : l'un n'exclut pas l'autre. Il précise également que la route n'est pas opposée aux vélos et qu'il serait heureux de pouvoir venir à vélo. L'ensemble des solutions modales est requis pour absorber les flux. Il relève que, quel que soit le mode de financement retenu, le citoyen paiera d'une manière ou d'une autre, et que la route s'inscrit dans une logique nationale. Il souligne enfin le caractère « invivable », selon lui, de la situation actuelle.

M. Axel WOLFF, CEN PACA demande des informations complémentaires : la mise à disposition des cartes de tracés présentées sur les tables, la carte du tracé de la variante 1, ainsi que la localisation du tracé ferroviaire de la plateforme du GPMM (Ventillon), dont le périmètre prendrait l'essentiel du coussol que le projet routier s'attache à éviter ; il demande une vision des impacts cumulés des projets routier et ferroviaire.

Un représentant de l'AUT 13, association d'usagers des transports juge dommageable que la concertation ne soit pas conduite dans de meilleures conditions. Évoquant la décarbonation au sens large et l'évolution de l'industrie, il cite le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures d'avril 2026, qui préconise d'analyser l'ensemble des déplacements, appelés à être plus importants que ceux étudiés ; il fait part de son sentiment que les besoins de transport n'ont pas été correctement analysés au regard des dynamiques des années à venir et de la décarbonation. Il demande enfin une analyse des déplacements plus importante que celle précédemment réalisée.

Un participant interroge le maître d'ouvrage sur les modalités d'évacuation des Fosséens en cas d'incident industriel, dans une zone classée Seveso. Il présente le barreau des Étangs comme la seule solution d'évacuation et demande qu'il ne soit pas dissocié du projet de liaison ; il appelle l'État à « mettre la main à la poche », rappelant vingt années de concertations sur les routes restées sans suite. Il considère cette dissociation scandaleuse.

Un habitant de Fos-sur-Mer apporte une précision sur la concertation « des publics » et s'interroge sur l'intérêt du projet pour les Fosséens. Conscient que le développement du territoire oblige à une réflexion sur la décarbonation, il espère que la municipalité s'emparera du sujet. Il partage sa frustration que le contournement de Fos-sur-Mer n'ait pas été traité ce soir et souhaite qu'il ne soit pas dissocié du projet ; il questionne la sincérité de la concertation, évoque la solution du tunnel sous les étangs – qui ne sacrifierait ni le littoral ni les espaces verts ni les collines – et propose que les recettes du péage, majoritairement acquittées par les poids lourds, soient affectées à son financement à titre de compensation. Il souligne également les problématiques de santé publique et relève un taux élevé de cancers sur le territoire. Il souhaite que la voix des Fosséens soit davantage portée.

M. Christian MARQUIS, Collectif Cistude partage les chiffres de répartition modale du GPMM : pour les conteneurs, 79 % par la route, 16 % par le fer et 5 % par la voie fluviale ; pour les gros colis, 99,5 % par la route.

M. René CLARET, Mouvement national de lutte pour l'environnement (MNLE), rappelle le précédent de Clésud – près de 900 hectares de Crau artificialisés, avec des hangars de 600 mètres – et juge impensable de faire traverser une réserve naturelle par une 2x2 voies ou une autoroute. Il propose, plutôt qu'une 2x2 voies de bout en bout, un élargissement modulé de l'ordre d'1,50 mètre de part et d'autre de la voie existante. Il relève que la réindustrialisation s'annonce moins ambitieuse que prévu – des défections étant déjà constatées, à l'image du projet Carbon – et rappelle le bilan sanitaire du territoire, la région détenant des records en matière de cancers. Il appelle à retenir « le tracé le plus doux » et à mettre en priorité l'habitabilité et la protection des lieux de vie. Il demande de ne pas aménager si la destruction est irrémédiable.

6. Suites et clôture

Mme Nadia FABRE, pour la DREAL, conclut la réunion. Elle rappelle que le territoire attend depuis cinquante ans une solution pour améliorer la desserte de la zone, et que les projets successifs n'ont pas trouvé de financement sur cette période. Elle souligne que, sans le projet, les trafics attendus demeureront élevés. Le développement économique produira ce trafic, que la liaison soit aménagée ou non. Elle rappelle le cadre fixé par l'État – le maintien des péages autoroutiers, dont les recettes contribueront, à partir de 2028, à l'amélioration du réseau ferroviaire à hauteur de 4,5 Md€ par an versés à la SNCF – et indique que la DREAL souhaite inciter les poids lourds à emprunter la liaison. Elle précise que le péage ne sera pas une obligation mais un choix, les itinéraires actuels demeurant quasiment libres de péage (excepté le tronçon de Toupiguières à A54), que des itinéraires alternatifs gratuits seront possibles, et que le projet, décidé politiquement, est justifié par le développement économique de la zone, la décarbonation et la réduction des nuisances sonores. Elle rappelle l'opportunité qu'ouvre le calendrier de renouvellement des concessions autoroutières, et la nécessité d'obtenir la DUP fin 2028. En réponse à la proposition d'un tunnel sous les étangs, elle indique que cette solution n'est pas réalisable : le franchissement relèverait d'un remblai ou d'un viaduc, ce dernier étant estimé à environ 1 Md€. Elle observe que, lorsqu'un choix politique est fait, celui-ci se trouve régulièrement contesté. Elle souligne enfin que le projet n'est pas figé : les ateliers constituent une invitation aux habitants à contribuer à sa définition.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, garante de la concertation continue, conclut en indiquant avoir entendu de nombreuses expressions de frustrations vis-à-vis du caractère précipité du débat et du manque de temps. Effectivement, face à l'ampleur des évolutions du projet et des sujets à aborder, le format était contraint. Elle rappelle que cette séquence ne marque pas la fin de la concertation. S'agissant de la demande d'un nouveau débat public, elle précise qu'elle relèverait d'une nouvelle saisine de la CNDP. Elle relève que les

modalités de financement ont été présentées en réponse aux demandes exprimées, et que les prises de parole portant sur la mobilité dans sa globalité renvoient à un débat d'une portée plus large que la présente séquence, qui pourrait se tenir dans le cadre de la concertation continue globale portée par l'État dans la suite du débat public global qui a eu lieu en 2025 et impliquer d'autres acteurs porteurs de projets sur les mobilités, dont la Métropole ou la Région. Elle indique que les garants recommandent à minima l'organisation de temps d'information et d'échanges complémentaires à l'automne et transmettront à la DREAL les demandes de précisions exprimées, en attente de réponses. Elle invite à poursuivre le travail sur le projet et remercie les participants pour leurs contributions, leur écoute et le respect mutuel dans les échanges. Elle rappelle que le site du registre numérique demeure ouvert jusqu'au 15 juillet 2026 et que la concertation continue se poursuit au-delà de cette échéance.

La DREAL 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 – 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 recueil des contributions se clôture le 15 juillet 2026. Le registre numérique (www.registre-numerique.fr/liaison-fos-salon) et les registres papier en mairies demeurent ouverts pour s'informer et contribuer.

7. ANNEXE – LISTE DES PRÉSENTS

Nom	Prénom	Organisme
MAÎTRISE D'OUVRAGE (DREAL PACA)		
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
BUREAU D'ÉTUDES (EGIS)		
PANEK	Edgar	Egis – Bureau d'études techniques
DESILLE	Benoît	Egis – Bureau d'études techniques
POUCHELLE	Hippolyte	Egis – Bureau d'études techniques
ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE – CONCERTATION		
FLEURUS	Jordan	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-FERROUDJI	Audrey	CNDP – garante de la concertation
PARTICIPANTS		
BALLARO	Xavier	Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)
BELANGER	Pascale	Fossa FM
BERNEX	Jean-Luc	
BROUCHOS	Barbara	Riveraine – Martigues
CLARET	René	MNLE
COURTOIS	Kevin	Métropole Aix-Marseille-Provence
DAL COL	Gilbert	MCTB Golfe de Fos Environnement
DE FLEURIAN	François	AUT 13 – vice-président
DRUILHE	Jérôme	Riverain
FAYOLLE	Jean	Citoyen
FONTAINE	Yvon	Riverain
FONTAINE	Nicole	
FREYCHET	Éliette	Mairie de Fos-sur-Mer
GIRARD	Julien	
GUILLAUMIN	Éric	VidaXL
HANRARD	Jean-Luc	LVDE
HARDOUIN	Richard	FNE 13 – CAN Environnement
HESSE	Jean-Marc	Mairie de Fos-sur-Mer – élu
LAMBOLEY	Corinne	Collectif Cistude
LAN	Emmanuelle	Chambre de commerce et d'industrie AMP
MADELENAT	Claude	Citoyen

Nom	Prénom	Organisme
MARQUIS	Christian	Collectif Cistude
MAUCHAUFFEE	Jean-Marc	Génération écologie
MEUNIER	Romuald	MCTB Golfe de Fos Environnement – président
MILLEVILLE	Christelle	Collectif Cistude
MORO	Stéphane	Dockers
MOUTET	Daniel	ADPLGF – président
PECCHI	Marc	AUT 13
PEROT- GUILLAUME	Clotilde	CEN PACA
PETIT	Alain	
PONCET	Vincent	CEN PACA
PONCHON	Cécile	NACICCA
REBOULIN	Jean-Claude	AUT 13 – président
ROULET	Michel	Propriétaire SCI / GFA du Grand Moutonnier
ROUSSEC	Michel	
SAMBUSSY	Jérôme	Alternatiba
SANIAL	Jean-Louis	Association Sauvons nos étangs
SERRES	Frédéric	RAMDAM
SIDENIUS	Jakob	Seayard / UMF
TRONC	Didier	Comité du Foin de Crau
TROUILLARD	Christian	La Massuguière
VILLEDIEU	Stéphane	Habitant
WOLFF	Axel	CEN PACA
MAURIZOT	Philippe	Maire de Fos-sur-Mer