

4^{ème} Rapport intermédiaire de la concertation continue

Liaison routière Fos-Salon

Concertation continue

Du 11 décembre 2024 au 31 janvier 2026

Jean-Michel Fourniau

Audrey Richard-Ferroudji

Date de remise du rapport : le 12 février 2026



commission
nationale du
débat public



Sommaire

Synthèse	3
Le projet, d'un débat public à l'autre	3
Les enseignements clefs de la concertation continue	3
Les recommandations de la garante et du garant	4
Préambule	5
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	5
La mission des garant·es	6
Fiche d'identité du projet	7
Maître d'ouvrage	7
Contexte du projet	7
Objectifs du projet selon le maître d'ouvrage	7
Caractéristiques principales	7
Coût	8
Localisation du projet	8
Calendrier	9
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public	11
Actualités du projet et de la participation	13
Avis des garant·es sur le déroulement de la concertation	13
Modalités mises en œuvre	13
Inscription du projet dans la feuille de route pour le développement industriel du golfe de Fos-Etang De Berre (2024)	13
Des études complémentaires sur les scenarios de trafic et sur le financement (2024-2025)	14
Le projet parmi les enjeux de mobilité dans le débat global « Fos-Berre-Provence : un avenir industriel en débat »	15
Les arguments exprimés dans le débat et les réponses apportées à son issue	16
La réaffirmation de l'urgence des enjeux de mobilité : Un enjeu central, ancien et devenu critique	16
Mettre en œuvre des actions à la hauteur des enjeux de mobilité	16
Financements des projets et coordination des acteurs des mobilités	17
Mieux anticiper et planifier l'ensemble des besoins	17
Les suites de la concertation continue	18
Préconisations de la garante et du garant sur la suite de la concertation continue	19
Informer sur les travaux « en avance de phase » prévus dans le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA)	19
Soigner les modalités de concertation pour la comparaison et la hiérarchisation des variantes	19
Aller vers un plus large public	19
Articuler la concertation continue avec les autres cadres de dialogue traitant des mobilités sur le territoire	20

Synthèse

Le projet, d'un débat public à l'autre

Le projet de liaison routière Fos-Salon est un projet ancien qui suscite beaucoup d'attention et d'attentes dans le territoire. Depuis les années 1970, se sont succédées plusieurs versions du projet, certaines partiellement réalisées, et des promesses repoussées à plus tard.

Lors du débat public en 2020, débattre de l'opportunité du projet ne se réduisait pas à répondre à la question « faut-il faire ou ne pas faire un projet ? », mais consistait à discuter des conditions actuelles sous lesquelles pourrait se réaliser le projet porté par le maître d'ouvrage, et s'il répondait bien aux enjeux d'aujourd'hui et de demain. Cette approche est au cœur de la concertation continue. Le débat public a également montré que le projet de liaison routière était une des « pièces d'un puzzle » dans lequel le développement économique, l'aménagement urbain, l'amélioration de la santé et la préservation des ressources naturelles et agricoles et de la biodiversité composent un même système territorial. Élément de ce système, la liaison Fos-Salon doit s'envisager à partir du territoire et de ses activités.

En 2025, le débat global Fos-Berre-Provence « Un avenir industriel en débat » a confirmé la pertinence de cette approche pour répondre aux attentes du territoire et l'urgence des enjeux avec les projets de réindustrialisation de la zone industrialo-portuaire. Pour répondre pleinement aux besoins de déplacements quotidiens des habitants et de transport des marchandises, la complémentarité entre les modes de déplacement doit être organisée. De premières décisions ont été annoncées suite au débat global permettant de relancer la concertation continue sur le projet.

Les enseignements clefs de la concertation continue

La concertation continue au cours de cette quatrième année a essentiellement été portée par l'annonce, la préparation, la tenue et les premières suites du débat global « Fos Berre Provence Un avenir industriel en débat ». Depuis février 2024, après la finalisation de la séquence 2 consacrée à l'examen des enjeux prioritaires pour la conception des variantes, la concertation continue était en suspens dans l'attente de décisions du comité des élus et de l'Etat sur le choix des variantes et sur le financement du projet. Le projet restait en effet discuté dans d'autres espaces de concertation sur le territoire (Lab' territorial, concertations sur les projets industriels) où la mobilité et plus spécifiquement les enjeux routiers ont été continument réaffirmés comme des enjeux prioritaires par le public. L'annonce fin 2024, puis la préparation et la tenue du débat global ont fait converger ces divers espaces de discussion sur la mobilité des personnes et le transport des marchandises et l'enjeu de cohérence des politiques publiques.

Le 10 juin 2025, dans le cadre du débat global, une réunion commune avec la concertation continue sur le projet a permis de faire publiquement le point sur ces enjeux et sur l'état d'avancement des études et des discussions entre les autorités impliquées dans le projet et son financement. L'urgence des enjeux de mobilité sur le territoire de Fos-Berre a été réaffirmée. Les autorités publiques ont partagé des informations actualisées sur l'état des lieux et le diagnostic des mobilités, et sur les actions prévues. Le public a renouvelé une frustration vis-à-vis d'un manque d'actions effectives à la hauteur des enjeux. Une partie du public a réitéré l'urgence sur les projets routiers. Des oppositions ont été renouvelées à la priorité donnée à la route et à certains projets routiers dont la liaison Fos-Salon. Les décisions de financement du projet annoncées le 30 juin 2025 ont permis d'envisager la relance de la concertation continue.

Cette 4^{ème} année a donc été marquée par le débat global avec la réunion publique du 10 juin 2025 à Miramas, sans répondre complètement aux fortes attentes du public de prise en compte des conséquences de l'ensemble des nouveaux projets industriels. Malgré les décisions de relance du projet annoncées le 30 juin 2025 et confirmées dans un PPA (Projet Partenarial d'Aménagement) en décembre 2025, de nombreuses incertitudes demeurent sur les options de financement. Par exemple, l'option d'une concession autoroutière semble rouverte alors que la décision ministérielle du 29 juin 2021, suite au débat public, l'excluait.

Les recommandations de la garante et du garant

Le 7 juillet 2021, la CNDP recommandait de :	Avancées de la 4 ^{ème} année de concertation continue	Recommandation des garant·es à l'issue de la 4 ^{ème} année de concertation continue
Replacer le projet de liaison routière dans le système territorial (dont les impacts cumulés des aménagements projetés ; compensations environnementales ; phasage du projet)	Dans le débat global « Fos-Berre-Provence » Un avenir industriel en débat », expression forte des attentes en matière de planification territoriale et de prise en compte des impacts cumulés liés aux nouveaux projets industriels, en termes de mobilité et de compensations environnementales.	Clarifier les travaux prévus en avance de phase. Explicitier dans la séquence 3 de la concertation continue les scenarios envisagés pour le phasage de la réalisation de la liaison routière. Mobiliser d'autres acteurs des mobilités (Métropole, opérateurs, associations...) dans les temps de la concertation continue, pour répondre aux questions du public.
Réaffirmer la cohérence des politiques publiques sur le territoire (dont multimodalité, santé, climat, biodiversité, artificialisation)	Dans le cadre du débat global, réaffirmation et actualisation des enjeux d'intermodalité, de risques industriels, de logement, d'environnement et de santé et d'attentes sur la planification territoriale pour y répondre.	Soigner le traitement de tous les enjeux dans les modalités de la séquence 3. Mobiliser d'autres services de l'Etat (ARS, Service biodiversité de la DREAL) dans les temps de la concertation continue, pour répondre aux questions du public. Clarifier et informer le public de qui décide de quoi (rôles du Ministère des Finances et du ministère des Transports, de la DREAL, du comité des élus et des collectivités territoriales).
Préciser les modalités de financement dont la mise en place de solutions innovantes pour un financement efficace et équitable	Attentes du public réitérées face aux incertitudes que le débat global n'a pas levées malgré des premières décisions formalisées dans le PPA.	Explicitier dans la séquence 3 les coûts prévisionnels des différentes variantes , mais aussi les scenarios envisagés pour le phasage, cela en amont du partage des propositions sur les montages financiers possibles qui devraient être présentés.
Aller vers un large public dont mobiliser les jeunes publics	Non mis en œuvre.	Communiquer et impliquer un large public lors de la séquence 3 de choix des variantes, en variant les formats de participation pour aller vers d'autres publics.
Doter la concertation d'un calendrier propre , qui contribue à définir le rythme des études et non l'inverse.	Relance de la concertation dans le cadre du débat global.	Développer des supports spécifiques pour la séquence 3 pour permettre au public de comprendre les critères pris en compte, la hiérarchie opérée entre eux par les élus pour le choix des orientations des variantes préférentielles et d'en discuter. Rendre compte de la manière dont la DREAL a intégré les retours du public , exprimés dans la séquence 2, sur les différents critères ou sur les variantes ajoutées.
Préciser l'interaction avec les concertations parallèles telles que le comité de suivi des projets de mobilité et de transports du territoire	Enjeu pris en compte par le débat global.	Il s'agira avant tout de redéfinir le rôle spécifique de la concertation continue et son articulation avec la concertation suite au débat global et avec l'ensemble des concertations sur le territoire où le projet de liaison routière et plus largement les mobilités et la cohérence des politiques publiques sont abordés (relai d'informations et tenue potentielle d'évènements communs).

Préambule

À la suite du débat public sur le projet de liaison routière Fos-Salon, mené du 1^{er} septembre 2020 au 31 janvier 2021, le ministère de la transition écologique et le ministère des transports ont décidé de poursuivre le projet. La Commission nationale du débat public, dans sa décision 2021/90 du 8 juillet 2021, a chargé Jean-Michel Fourniau et Audrey Richard-Ferroudji de garantir la participation et l'information du public dans cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Les garant·es ont publié le 10 septembre 2022 leur rapport sur la première séquence de la concertation continue, couvrant la période de juillet 2021 à juillet 2022, et consacrée à l'examen des premiers éléments des études d'opportunité de phase 2, sur chacune des thématiques structurant la concertation continue : Milieux naturels, agriculture/nappe de Crau, séquence ERC territorialisée, climat, Air-Santé, déplacements et services, cadre de vie paysage et insertion urbaine. Les garant·es ont publié le 13 novembre 2023 le deuxième rapport annuel, couvrant la période d'août 2022 à septembre 2023, soit la première phase de la séquence 2 de la concertation continue, dédiée à la conception des variantes et au recueil des observations du public sur les enjeux prioritaires sur chacune des thématiques de la concertation continue.

Les garant·es ont publié le 8 janvier 2025 le troisième rapport annuel, couvrant la période d'octobre 2023 à décembre 2024, soit la deuxième phase de la séquence 2 et la préparation de la séquence 3 de la concertation continue. Ce rapport constatait la suspension de fait de la concertation continue depuis février 2024. En effet, la troisième séquence dédiée à la présentation de la comparaison des variantes de tracé a été reportée à plusieurs reprises, son démarrage nécessitant que l'État, maître d'ouvrage retienne une variante préférentielle, ce qu'il fait en accord avec les élus du territoire. Le comité des élus s'est réuni, après plusieurs reports, le 16 septembre 2024. Cependant, la séquence 3 a été différée par l'État, dans l'attente d'un certain nombre de précisions sur les variantes, en particulier sur leurs coûts et les modalités de financement.

Ce quatrième rapport intermédiaire couvre l'année 2025. C'est la perspective puis la tenue du débat global Fos-Berre-Provence « Un avenir industriel en débat » du 2 avril au 13 juillet 2025 qui a quelque peu débloqué le projet et la concertation continue, avec une réunion publique conjointe au débat global et à la concertation continue le 10 juin 2025 à Miramas, et la publication à sa suite de documents sur le financement et l'analyse des trafics. Le comité des élus s'est réuni le 13 octobre 2025 sans déboucher sur une décision. Aussi, la séquence 3 de la concertation continue, relative à la comparaison des variantes de tracé, des options de contournement de Fos-sur-Mer et aux modalités de financement de la liaison Fos-Salon, a-t-elle été reportée après les élections municipales de mars 2026.

Le présent rapport annuel des garants rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant l'année passée et il indique les préconisations des garant·es pour la suite de la concertation continue.

Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- 10 avril 2019 : La CNDP est saisie par le ministère des transports ;
- 1er septembre 2020- 31 janvier 2021 : Débat public mené par la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) présidée par Jean-Michel Fourniau ;
- 31 mars 2021 : Publication du bilan du débat public et du compte-rendu de la CPDP ;
- 29 juin 2021 : Publication de la décision ministérielle sur la poursuite du projet routier Fos-Salon ;
- 7 Juillet 2021 : Avis de la CNDP sur la décision ministérielle et nomination des garant·e.s de la concertation continue sur le projet routier Fos-Salon, Jean-Michel Fourniau et Audrey Richard-Ferroudji ;
- 1er mars 2022 : Réunion publique de lancement de la concertation continue par le maître d'ouvrage, démarrant par une première séquence de connaissance partagée ;
- 10 septembre 2022 : Publication du premier rapport intermédiaire de la concertation continue ;
- 28 février 2023 : Réunion publique démarrant la deuxième séquence de la concertation continue par le maître d'ouvrage, consacrée au recueil des enjeux prioritaires pour la conception des variantes ;
- 13 novembre 2023 : Publication du deuxième rapport intermédiaire de la concertation continue ;

- 11 décembre 2024 : la CNDP, suite à sa saisine, en date du 5 décembre 2024, par les préfets des Bouches-du-Rhône, du Gard et des Alpes-de-Haute-Provence, décide d'organiser un débat public territorial « Fos-Berre-Provence : un avenir industriel en débat »
- 8 janvier 2025 : Publication du troisième rapport intermédiaire de la concertation continue.
- 2 avril – 13 juillet 2025 : débat public territorial « Fos-Berre-Provence : un avenir industriel en débat »
- 10 juin 2025 : Réunion publique conjointe du débat public territorial « Fos-Berre-Provence : un avenir industriel en débat » et de la concertation continue sur la liaison routière Fos-Salon.
- 30 juin 2025 : signature entre l'État, les collectivités territoriales (Région, Département, Métropole) et le GPMM d'un protocole de financement des infrastructures routières de la ZIP (contournement Martigues-Port de Bou et, aménagements de carrefours existants situés sur le tracé de la liaison Fos-Salon).
- 1^{er} août 2025 : Publication d'une lettre d'actualité sur le site de la concertation continue : (<https://www.liaison-fos-salon.com/protocole-de-financement>), à propos du protocole de financement des infrastructures routières de la ZIP (première lettre d'actualité depuis juillet 2024).
- 19 décembre 2025 : Publication d'une nouvelle lettre d'actualité sur la page d'accueil du site de la concertation continue (<https://www.liaison-fos-salon.com/>) faisant un point d'avancement et annonçant que la concertation relative aux variantes de tracé, aux options de contournement de Fos-sur-Mer et aux modalités de financement se tiendra après les élections municipales de mars 2026. Est également publié la synthèse du diagnostic-flash sur la saturation routière de l'Ouest étang de Berre réalisé par le CEREMA en novembre 2025.
- 12 février 2026 : Publication du quatrième rapport intermédiaire de la concertation continue

La mission des garant·es

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit de toute personne vivant en France à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Ce droit est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'environnement. Afin de le garantir, la CNDP désigne une ou des personnes neutres vis-à-vis du projet et indépendantes à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.). Elles garantissent que les démarches de concertation mises en place par le porteur de projet sont de nature à assurer la bonne information et la participation du public. Tout au long de sa mission, les garant·es font attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à ce que le maître d'ouvrage traite de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et inclut tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, les garant·es s'assurent que :

- les recommandations de la CNDP et les engagements du maître d'ouvrage issus du débat public soient bien prises en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fassent l'objet d'échanges.

Les garant·es ont reçu le 8 juillet 2021 une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet.

Fiche d'identité du projet

Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage est la Dreal Paca (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur), maître d'ouvrage de l'opération au niveau local sous l'autorité du préfet de région, coordinateur des itinéraires routiers.

Contexte du projet

Le projet de liaison routière Fos-Salon est un projet ancien qui suscite beaucoup d'attention et d'attentes dans le territoire. Depuis les années 1970, se sont succédées plusieurs versions du projet, certaines partiellement réalisées, et des promesses repoussées à plus tard.

Lors du débat public en 2020, débattre de l'opportunité du projet ne se réduisait pas à répondre à la question « faut-il faire ou ne pas faire un projet ? », mais consistait à discuter des conditions actuelles sous lesquelles pourrait se réaliser le projet porté par le maître d'ouvrage, et s'il répondait bien aux enjeux de mobilité d'aujourd'hui et de demain. Cette question reste majeure dans la concertation continue.

Le débat public a également montré que le projet de liaison routière était une des « pièces d'un puzzle » dans lequel le développement économique, l'aménagement urbain, l'amélioration de la santé et la préservation des ressources naturelles et agricoles et de la biodiversité composent un même système territorial. Élément de ce système, la liaison Fos-Salon doit s'envisager à partir du territoire et de ses activités. Pour répondre pleinement aux besoins de déplacements quotidiens des habitants et de transport des marchandises, la complémentarité entre les modes de déplacement est questionnée. Le débat public territorial « Fos-Berre-Provence : un avenir industriel en débat » a souligné l'actualité et la prégnance de ces enjeux de mobilité et de transport pour le territoire de l'ouest de l'Étang de Berre et les projets de réindustrialisation et de décarbonation de la zone industrialo-portuaire de Fos.

Objectifs du projet selon le maître d'ouvrage

Le projet de liaison routière Fos-Salon, a vocation selon le maître d'ouvrage à :

- « Améliorer la liaison entre les différents pôles urbains de Fos, Istres, Miramas et Salon-de-Provence, en offrant une desserte de tous les "pôles générateurs de déplacements" via de nombreux échangeurs ;
- Développer l'intermodalité en incitant à l'adoption de moyens alternatifs à l'autosolisme en proposant des points de connexions avec les différents transports en commun ;
- Contribuer à accroître la compétitivité du GPMM (Grand Port Maritime de Marseille) et accompagner le développement de la ZIP (Zone Industrialo-Portuaire) en leur assurant une desserte performante (depuis le nord via l'A54, depuis l'est via l'A55) et en améliorant significativement les connexions entre le port, sa couronne logistique de proximité et son hinterland vers le couloir rhodanien et l'arc méditerranéen ;
- Fluidifier et améliorer la sécurité de la circulation sur cet axe majeur ;
- Réduire les nuisances aux populations et les impacts sur le cadre de vie et l'environnement. »

(source : site du projet par le Maître d'ouvrage <https://www.liaison-fos-salon.com/les-objectifs>, consulté le 26 janvier 2026)

Caractéristiques principales

Le projet concerne une infrastructure d'environ 25 km reliant le grand port maritime et la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer à l'autoroute A54 et améliorant le contournement de Fos-sur-Mer depuis l'autoroute A55.

Coût

Le montant de l'opération était estimé en 2021 entre 272 et 500 M€ TTC (aux conditions économiques de 2015), selon les variantes qui seraient retenues. L'actualisation de ces estimations et l'examen de diverses hypothèses de financement a été confié par le gouvernement au printemps 2024 à une mission d'appui sur le financement des infrastructures à la direction du Trésor, Fin Infra, De premiers éléments de ce travail ont été présentés à la réunion publique du 10 juin 2025 à Miramas, puis au Comité des élus du 13 octobre 2025. Aucun rapport n'a encore été rendu public.

Localisation du projet

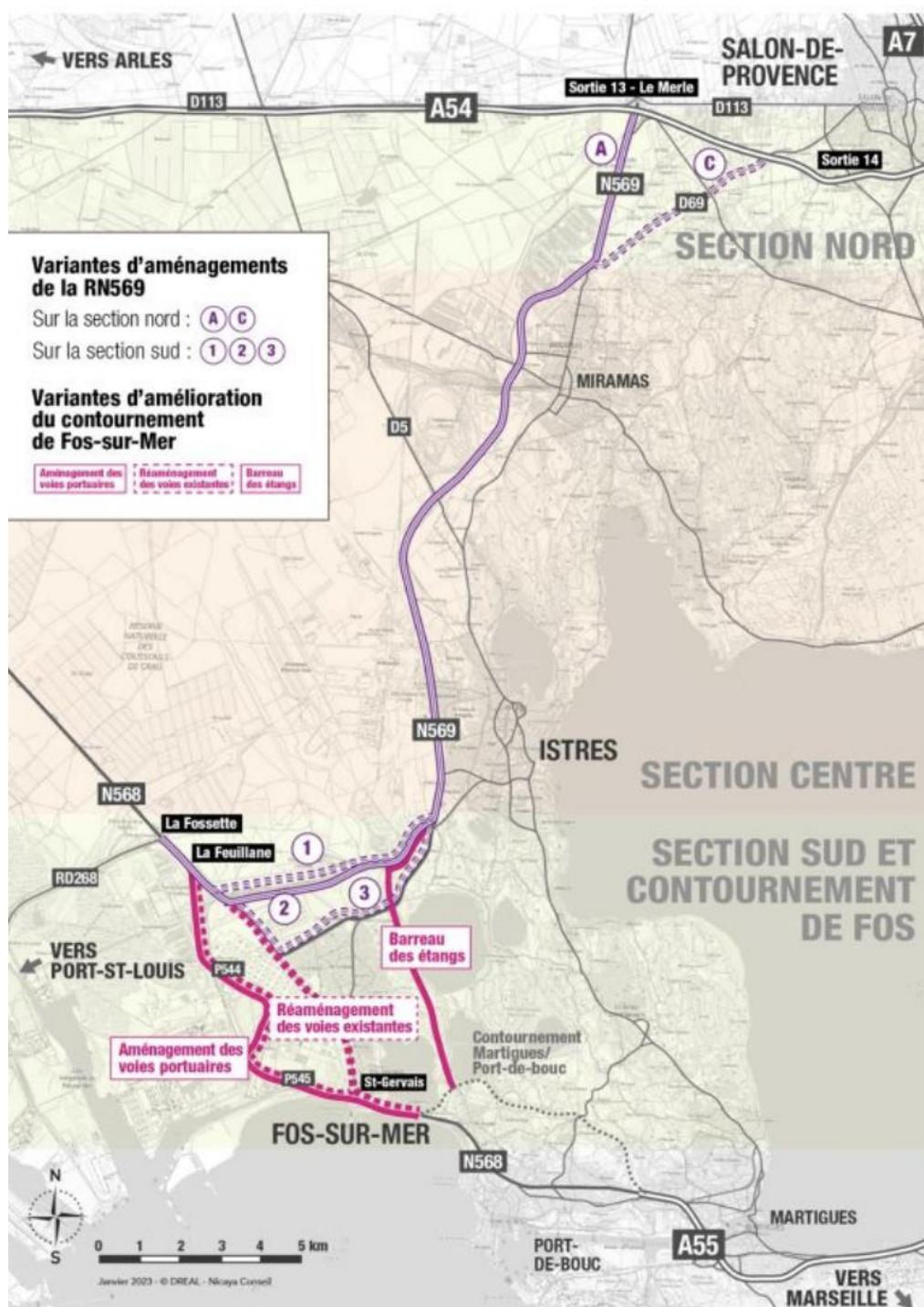


Figure 1 : Carte de localisation du projet présentée par la DREAL à la réunion publique du 10 juin 2025, à Miramas

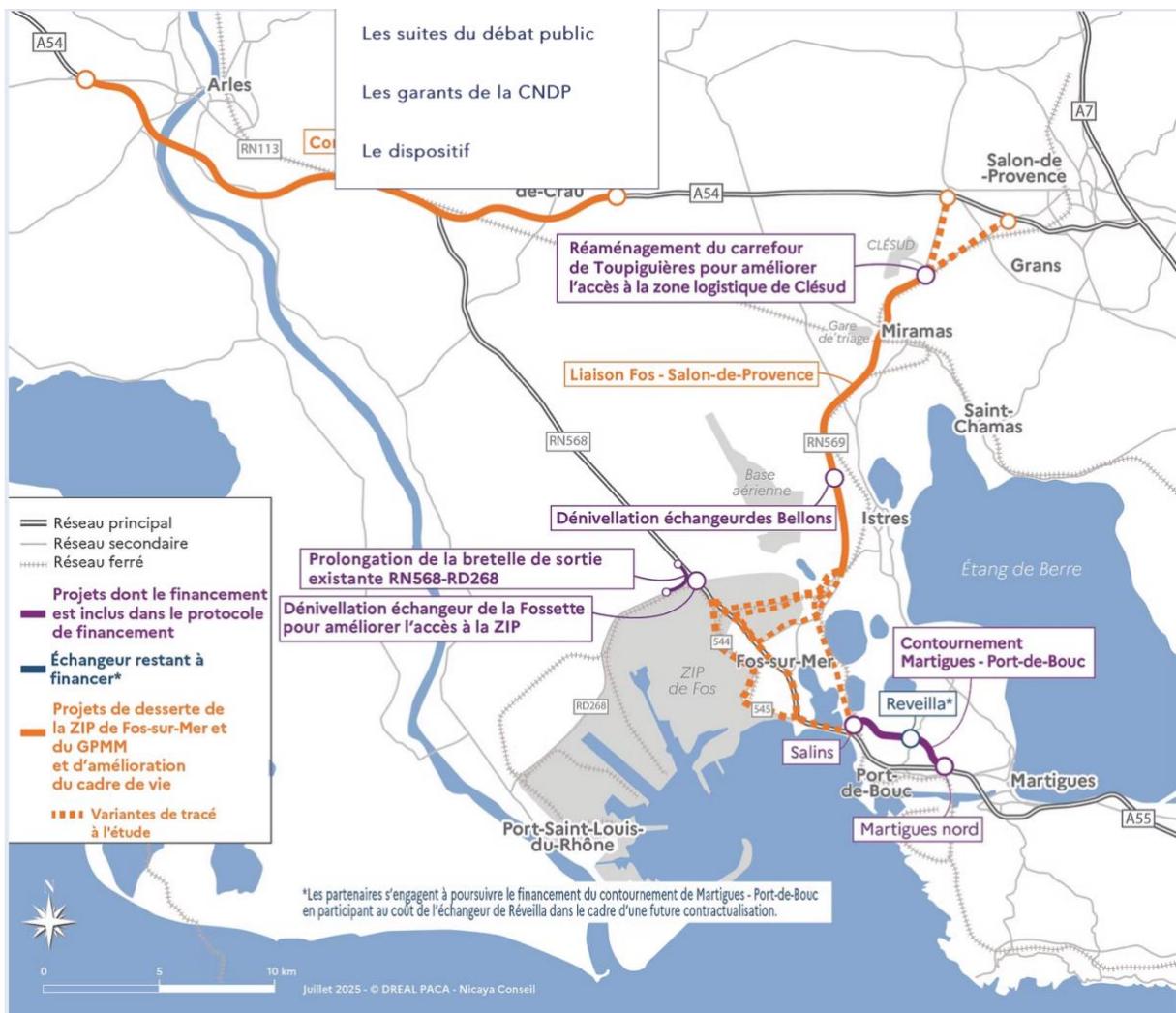


Figure 2 : Carte de localisation des projets ayant fait l'objet du protocole de financement signé le 30 juin 2025 entre l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches-du-Rhône la Métropole Aix-Marseille-Provence, et le Grand Port Maritime de Marseille dont les travaux prévus en avance de phase pour la liaison routière Fos-Salon. Source : <https://www.liaison-fos-salon.com/protocole-de-financement>

Calendrier

Le calendrier du projet et celui de la concertation ont connu un premier décalage d'un an entre les deux premiers rapports annuels des garant·es. Ils ont de nouveau glissé d'un an depuis le troisième rapport intermédiaire (novembre 2023), qui présentait le calendrier ci-dessous.

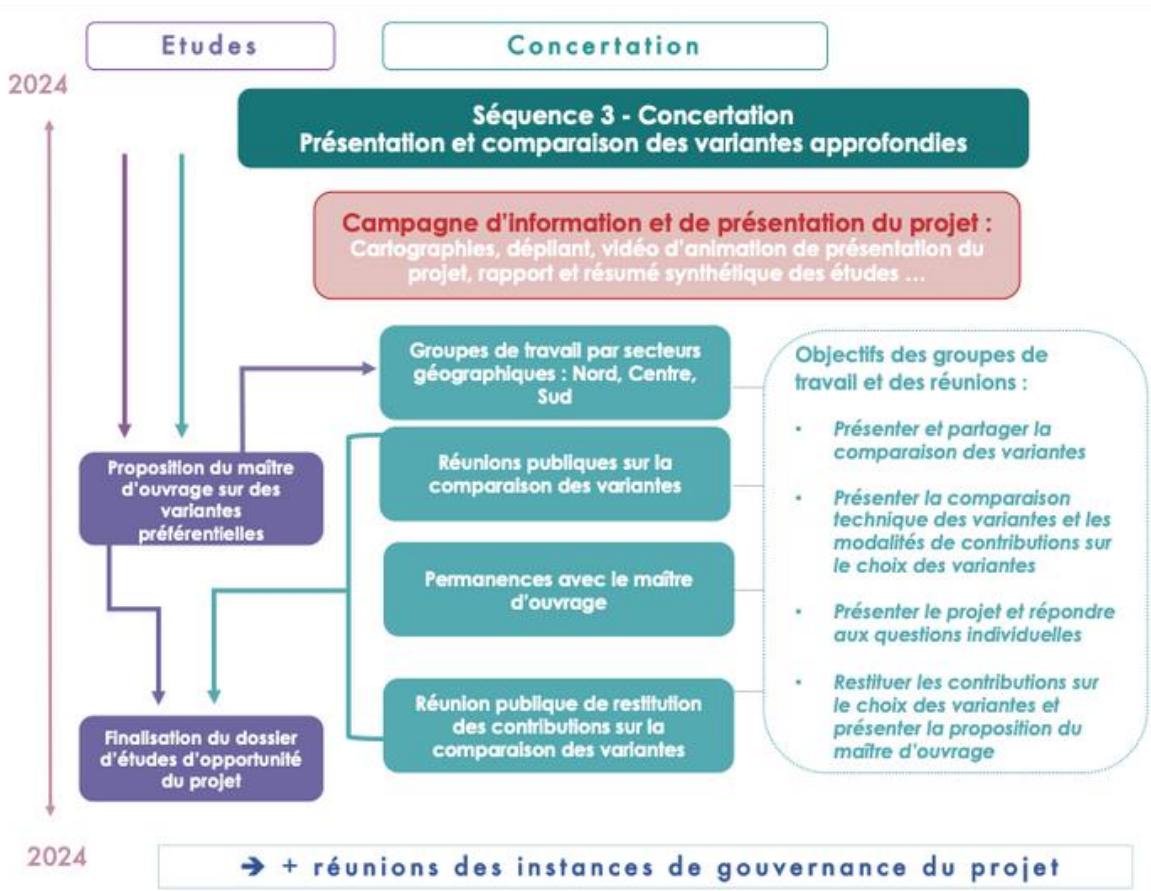


Figure 3 : Calendrier de la concertation présenté sur le site de la concertation (<https://www.liaison-fos-salon.com/le-calendrier-de-concertation>) depuis la fin du printemps 2024 jusqu'au début de l'été 2025.

Le lancement de la séquence 3 de la concertation continue, qui doit être consacrée à la présentation détaillée et à la comparaison approfondie des variantes, a été reporté par l'État une première fois en mars 2024 dans l'attente des résultats des études de trafic sur les variantes confiées au CEREMA (dont la synthèse a été publiée en décembre 2025) et des études de financement confiées à une mission d'appui sur le financement des infrastructures à la direction du Trésor, Fin Infra. Le comité des élus du 13 octobre 2025 a acté un nouveau report après les élections municipales de mars 2026. Le calendrier figurant sur le site du projet depuis la rentrée 2025 est maintenant présenté ainsi, sans tenir compte du report de la comparaison des variantes après les municipales.

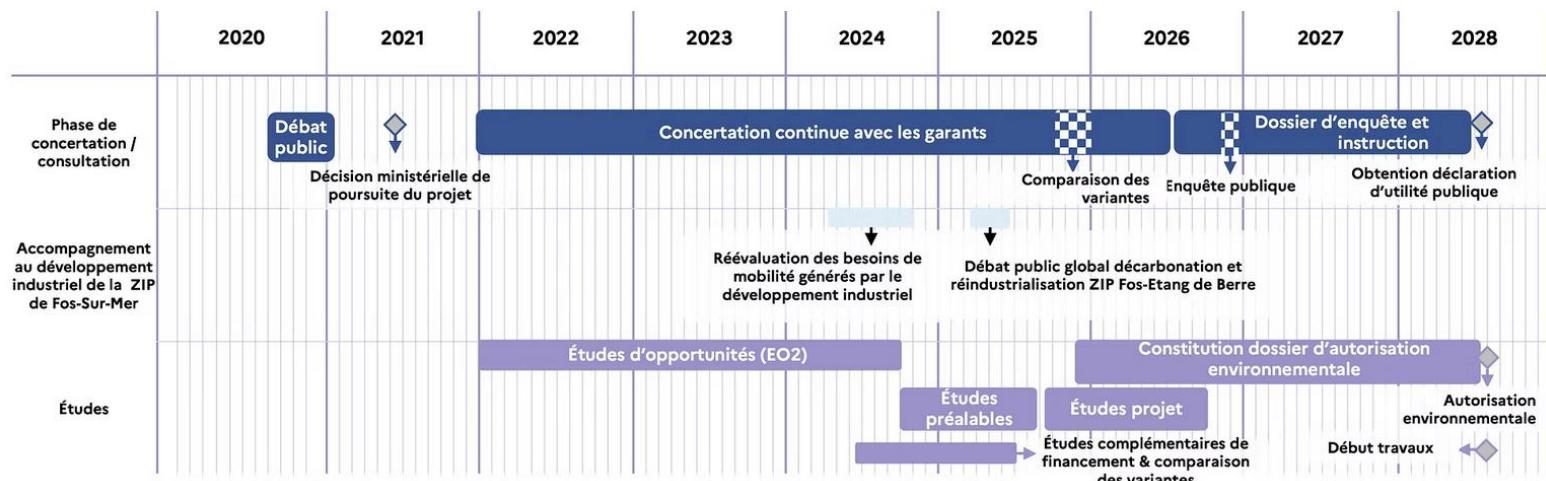


Figure 4 : Calendrier figurant sur le site du projet depuis septembre 2025 (<https://www.liaison-fos-salon.com/le-calendrier>)

Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public

A l'issue du débat public, la CNDP, dans son avis du 7 juillet 2021¹, s'était félicité de ce que la décision ministérielle en date du 29 juin 2021² prenne en considération de manière détaillée l'expression du public au cours du débat ainsi que les recommandations la synthétisant formulées par la commission particulière du débat public dans son compte rendu³. **Le projet de liaison routière Fos-Salon est ressorti du débat fortement amendé**, ce qui a montré l'utilité du débat public pour mieux répondre aux besoins et aspirations des habitants et du territoire.

La commission avait noté l'**attention de la décision aux enjeux de multimodalité** pour répondre aux besoins de mobilité des personnes et de transport des marchandises sur le territoire de l'ouest de l'étang de Berre, et aux enjeux de cohérence des politiques publiques sur ce territoire visant à l'amélioration de la santé des habitants, à la préservation de l'environnement et du climat, des ressources en eau et de l'agriculture. La *Note de juillet 2021 sur la poursuite du projet à l'issue du débat public*⁴ qui accompagnait la décision ministérielle, apportait des précisions utiles sur l'organisation et le calendrier de la concertation.

Points d'alerte pour la concertation continue

En juillet 2021, la commission avait cependant alerté le maître d'ouvrage sur deux orientations, parmi les recommandations faites par la CPDP, qui ne trouvaient pas suffisamment d'écho dans la décision :

- Le « comité de suivi des projets de mobilité et de transports du territoire » créé pour s'assurer de l'adéquation du projet Fos-Salon avec l'ensemble des projets de mobilité du territoire devrait adopter une approche replaçant le projet de liaison routière dans le **système territorial** dans son ensemble. À ce titre, il devrait pouvoir prendre en compte les **impacts cumulés** des multiples aménagements projetés sur le territoire (nouveaux lotissements, équipements ou emprises industrielles ou logistiques) et dont la liaison faciliterait l'installation. Le débat a attiré l'attention sur les **limites des compensations** possibles à l'artificialisation des sols dans le territoire de l'ouest de l'étang de Berre, qui rendent la question du cumul des impacts particulièrement sensible et demandent une réponse globale à l'échelle du territoire.
- Le respect de la **cohérence des politiques publiques sur le territoire** impliquerait de conduire les études d'opportunité de phase 2 en anticipant l'évolution rapide d'ici 2030, et à l'horizon 2050, que connaîtront leurs cadres réglementaires. La nécessité d'une approche prospective concerne particulièrement les politiques de lutte contre la pollution de l'air, les politiques sanitaires, l'artificialisation des sols, le respect de la biodiversité et les engagements climatiques, politiques.

Points de vigilance pour la concertation continue

La commission avait relevé la prise en compte, par la décision ministérielle et la *Note de juillet 2021*, de l'importance des enjeux touchant 3 sujets : les modalités de financement à définir, les études à mener et la participation des jeunes à organiser dans le cadre de la poursuite du projet. Elle soulignait cependant que :

- La **mobilisation des publics jeunes**, dont le débat a montré qu'ils n'adhéraient pas spontanément au projet, suppose la mise en place de dispositions spécifiques, par exemple un travail avec les lycées, les étudiants, les jeunes salariés ou sans emploi du territoire. C'est un enjeu majeur de la participation dans la phase d'élaboration des choix qui seront soumis à l'enquête publique.
- La décision ayant retenu un financement public du projet (sauf éventuellement pour la section Nord qui pourrait être adossée à la concession actuelle d'ASF), il apparaît particulièrement nécessaire, comme l'a souligné le débat public en 2020, que l'État se concerte avec tous les acteurs susceptibles de contribuer au financement du projet, et favorise la mise en place de **solutions innovantes pour un financement efficace et équitable**.

¹ https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-07/Avis_2021_91_Fos_Salon_11.pdf.

² <https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-07/D%C3%A9cision%20MO%20Fos%20Salon.pdf>.

³ <https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-07/Tableau%20de%20suivi%20redditionnel%20-%20D%C3%A9bat%20Fos-Salon-1-ARF.pdf>.

⁴ <https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2021-07/D%C3%A9cision%20MO%20Fos%20Salon%20note%20compl%C3%A9mentaire.pdf>.

- Pour que les études d'opportunité de phase 2 remplissent les objectifs mentionnés ci-dessus (vérification de l'adéquation du projet Fos-Salon avec l'ensemble des projets de mobilité du territoire, prise en compte des spécificités des mobilités des jeunes, cumul des impacts, démarche ERC avec les limites de la compensation possible sur le territoire, solutions innovantes de financement, évaluations socio-économiques...), la poursuite du projet et la conduite de la concertation nécessitaient de **mettre en place les moyens humains et financiers adéquats**.

La commission tenait également à souligner différents points sur lesquels les garant·es seraient particulièrement vigilants.

Certains points portent sur l'avancement du projet dont **le phasage de la réalisation ne doit pas conduire à son « saucissonnage »** comme la crainte en a été formulée dans le débat :

- La décision ministérielle acte un phasage de la réalisation du projet de liaison routière Fos-Salon, en fonction notamment de la fluidité du trafic et de l'accompagnement des projets du territoire. **Ce phasage ne doit pas faire perdre de vue le projet d'ensemble** consistant dans le réaménagement de la RN569 entre Fos-sur-Mer et l'autoroute A54 et l'amélioration du « contournement » de Fos-sur-Mer. L'évaluation de l'adéquation du projet Fos-Salon avec l'ensemble des projets de mobilité du territoire ne peut en effet se faire qu'à une échelle plus large et à minima celle du territoire de l'étang de Berre.
- Dans cet objectif, le calendrier des études et de la concertation spécifique sur l'amélioration du « contournement » de Fos et son articulation avec l'ensemble du processus devaient être rapidement précisés pour conserver l'approche coordonnée de la poursuite du projet de liaison routière Fos-Salon.

Points de précision attendus sur la concertation

La commission avait pris acte de la volonté du maître d'ouvrage de présenter aux garant.es nommés par la CNDP les modalités de la concertation continue pour en affiner le contenu, avant sa validation par le comité de pilotage du projet. Quelques points de vigilance portant sur la conduite de la concertation avaient été relevés :

- La poursuite de la concertation impliquait de la doter d'un calendrier propre, à même d'en maintenir la dynamique recherchée pour vérifier l'adéquation du projet Fos-Salon avec l'ensemble des projets de mobilité du territoire, plutôt que celui-ci soit dicté par le seul avancement des études du projet routier. **La conduite de la concertation doit contribuer à définir le rythme des études et non l'inverse**. Cette recommandation a été renouvelée à la fin de la première année.
- **Le rôle du « comité de suivi des projets de mobilité et de transports du territoire », sa composition, son articulation avec le comité de pilotage du projet**, devaient être rapidement précisés. Il convenait en particulier que les concertations sur la gare de triage de Miramas et les terminaux multimodaux, évoquées à l'article 8 de la décision ministérielle dans le cadre de ce comité de suivi, soient effectivement coordonnées avec la démarche de concertation sur le projet de liaison routière, pour que ce comité puisse s'assurer de l'adéquation du projet Fos-Salon avec l'ensemble des projets de mobilité du territoire.

À l'issue de la troisième année de concertation continue, les garants ont réitéré 3 préconisations pour la quatrième année :

- **Réaffirmer le rôle et la place de la concertation continue parmi l'ensemble des lieux de concertation où le projet de liaison routière est abordé**
- **Soigner les modalités de concertation pour la comparaison et la hiérarchisation des variantes,**
- **Aller vers un plus large public,**

Actualités du projet et de la participation

Comme le souligne les dates-clés (p. 6), la concertation continue a été plus active durant l'année 2025 que durant l'année précédente, du fait de la tenue du débat global « Fos-Berre-Provence : un avenir industriel en débat » et de ses suites concernant les infrastructures routières de la ZIP et la liaison Fos-Salon.

Avis des garant·es sur le déroulement de la concertation

L'avis est fondé sur la **participation des garant·es aux temps de réunions publiques** du débat global « Fos-Berre-Provence : un avenir industriel en débat », **et sur des échanges qui ont eu lieu avec le maître d'ouvrage**. Au cours de cette quatrième année 2025, sept réunions ont eu lieu avec la DREAL (les 17 janvier, 7 mars ; 11 avril ; 5 mai ; 22 mai ; 15 juillet ; 19 novembre 2025), notamment pour préparer la réunion commune entre la concertation continue et le débat global, le 10 juin à Miramas, puis concernant l'information du public suite au protocole de financement des infrastructures de desserte routière de la ZIP signée le 30 juin 2025 et aux premiers résultats des études de trafic confiées au CEREMA. Comme lors des années passées, **le dialogue avec la DREAL a été constructif et les recommandations des garant·es ont été entendues**. L'avis ici formulé tient également compte de retours reçus de participants de vive voix à l'issue des réunions ou par courrier électronique.

Modalités mises en œuvre

Le dispositif de concertation continue a repris les **Outils numériques d'information**, mis en œuvre par le maître d'ouvrage en année 3 :

- Site internet dédié au projet : <https://www.liaison-fos-salon.com> mis en ligne mi-janvier 2022.
- Adresse e-mail dédiée : liaison-fos-salon@nicaya.com
- Diffusion de 2 courriers d'informations par e-mail aux personnes inscrites à la lettre d'information et aux contacts identifiés
- Une réunion publique le 10 juin à Miramas commune au débat public global accompagnée de la publication d'une : [fiche "Besoins nouveaux de mobilité et projets pour accompagner le développement industriel de l'étang de Berre"](#). Cette réunion a bénéficié pour l'invitation de la liste de diffusion par courriels du débat global.

Inscription du projet dans la feuille de route pour le développement industriel du golfe de Fos-Étang De Berre (2024)

L'importance pour la politique nationale de décarbonation de l'économie pour atteindre la neutralité carbone, et pour la politique nationale de réindustrialisation, ont conduit le Secrétaire Général pour l'Investissement à annoncer le 18 octobre 2022 à Berre-l'Etang la création, à l'échelle des 21 communes de l'arrondissement d'Istres, d'un « Laboratoire territorial industrie Fos-Berre »⁵. Il s'agissait d'une instance de concertation entre l'État, les collectivités territoriales, les acteurs industriels et économiques et les associations pour « définir une vision claire et stratégique du territoire à l'horizon 2040 ». Le Laboratoire comprenait également un collège de 30 citoyens volontaires, recrutés en février 2023. Le « Laboratoire territorial industrie Fos-Berre » a été installé par le préfet des Bouches-du-Rhône en mars 2023, puis s'est réuni régulièrement jusqu'à l'annonce du débat global. Dans le cadre de la concertation continue, la démarche du Laboratoire a été présentée lors de la réunion du groupe de travail « conception des variantes-Section Sud » du 16 mai 2023.

Le Lab' territorial Industrie Fos-Berre s'est saisi de la question de la mobilité en écho à des demandes de précision du public renouvelées dans les concertations sur les projets industriels, concernant l'impact de ces projets sur les mobilités et sur les réponses apportées par les pouvoirs publics (cf. les bilans des garants des concertations préalables sur les projets industriels en 2023 et 2024). Des concertations ont en effet été portées par différents acteurs publics, notamment sur l'OAZIP (Orientation d'aménagement de la zone industrialo-portuaire de Fos - 2021-2022) et le plan stratégique d'aménagement de la ZIP (zone industrialo-portuaire) portée par le GPMM (Grand port maritime de Marseille) ; sur le SCoT (Schéma de cohérence territoriale) de la Métropole Aix-Marseille-Provence (depuis 2016, approuvé en 2025) ; sur le PDU (Plan de déplacement urbain) par la Métropole ; sur le

⁵ <https://www.inlab-fosberre.fr/>.

SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) par la Région ; sur des projets routiers portés par l'État ou le conseil départemental des Bouches-du-Rhône, ou encore sur le projet de ligne aérienne à très haute tension (THT) Fos-Jonquières porté par RTE. Tous ces concertations ont permis d'aborder les questions de mobilité et de transport comme un élément central du fonctionnement d'ensemble du territoire de l'ouest de l'Étang de Berre.

Les enjeux de mobilité ont également été discutés lors des enquêtes publiques, d'une part sur le projet de contournement routier de Martigues Port-de Bouc, du 29 septembre 2025 au 13 novembre 2025⁶ et d'autre part celle sur le projet de contournement autoroutier d'Arles, du 17 novembre jusqu'au 2 janvier 2026 inclus, sur le territoire des communes d'Arles et Saint-Martin-de-Crau⁷.

Le comité de pilotage stratégique pour le suivi et l'accompagnement des projets industriels de la zone Fos-Berre, qui pilotait le Lab' territorial, a constitué en 2024 un **groupe de travail "mobilité des personnes et des marchandises"**. Dans le cadre d'un atelier du Lab' territorial tenu à Gardanne-Meyreuil le 11 juillet 2024, les axes de travail de ce groupe ont été présentés. Les garant·es de la concertation continue sur la liaison routière Fos-Salon n'ont pas été associé à ce groupe de travail. Les résultats du groupe de travail sont publiés dans la feuille de route pour le développement industriel du golfe de Fos-Étang de Berre, co-signée par le Préfet des Bouches-du-Rhône, la Région Sud et la Métropole Aix Marseille Provence et publiée mi-décembre 2024⁸ (page 17 à 19).

Ces résultats n'ont finalement pas fait l'objet d'une note d'information sur le site de la concertation continue sur la liaison Fos-Salon (initialement recommandée par les garant·es et envisagée), le lancement du débat global en avril 2025 créant une nouvelle actualité (voir ci-dessous).

Des études complémentaires sur les scenarios de trafic et sur le financement (2024-2025)

Les études complémentaires demandées début 2024, dans l'attente des résultats desquelles la concertation continue sur la liaison Fos-Salon avait été suspendue en février 2024, ont abouti à de premiers résultats présentés dans le cadre du débat global.

D'une part, la DREAL a commandité une **actualisation des études de trafic** – calées sur les trafics de 2021 pour les études d'opportunité de phase 2 — **pour tenir comptes des nouveaux projets industriels** sur la ZIP, avec des projections de création de 10.000 emplois et des trafics nouveaux sur la ZIP à l'horizon 2030. Les projets les plus avancés (projet Carbon d'abord, projets H2V, GravitHy, DEOS, Neocarb, Elenzy et Eiffage Métal ensuite) préparaient leur dossier de demande d'autorisation. Cette actualisation a examiné les incidences des projets sur le trafic en s'appuyant sur le modèle de circulation routière développé par le CEREMA pour les études d'opportunité du projet de liaison Fos-Salon. Par ailleurs, pour alimenter le groupe de travail « Mobilité » et la préparation de la feuille de route, la DREAL a également commandé en 2024 au CEREMA un diagnostic flash sur la saturation du réseau routier de l'ouest de l'Étang de Berre.

D'autre part le Ministre de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, lors de sa visite de la ZIP le 14 novembre 2024, avait indiqué la mise en place d'une mission interministérielle qui rendrait rapidement ses travaux concernant **les modèles de financement innovants pour la liaison Fos-Salon**, ses résultats devant éclairer les services de l'État et les élus locaux. Une mission d'appui sur le financement des infrastructures à la direction du Trésor, Fin Infra, a ainsi été chargée dès septembre 2024 d'une actualisation des estimations de coût des différentes variantes envisagées pour le projet et de l'examen de diverses stratégies de financement. Le rapport de l'État publié le 18 décembre 2025 en réponse au débat global précise les contours de cette étude (p. 65)⁹ :

« *Cette étude a pour objet d'examiner l'ensemble des leviers mobilisables pour le financement de grands projets d'infrastructures, en s'appuyant sur les retours d'expérience nationaux et européens. Elle évalue notamment :*

- *Les contributions publiques classiques (État, collectivités territoriales, Union européenne) ;*

⁶ <https://www.contournement-martigues-port-de-bouc.com/>

⁷ <https://www.contournementarles.com/eup2025>

⁸ https://deliberations.amppmetropole.fr/documents/metropole/deliberations/2024/12/05/ANNEXE/109083_Feuille%20de%20route%20Fos-Etang%20de%20Berre%20V291124%20VF.pdf.

⁹ https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2025-12/Rapport_Etat.pdf

- Les mécanismes de financement moins classiques (fonds dédiés, contrats de performance, partenariats spécifiques etc.) ;
 - Et les modalités de contribution directe ou indirecte des acteurs économiques (fiscalité d'affectation, redevances d'usage, participation aux aménagements d'accès ou aux équipements logistiques).
- Les premiers travaux, conduits avec l'appui de FinInfra, visent à identifier les conditions de faisabilité juridique, financière et économique d'une telle participation, en veillant à la compatibilité avec le cadre budgétaire et le droit européen des aides d'État.
- Les conclusions de cette étude sont attendues pour fin 2025 et permettront notamment de documenter les scénarios de financement de la liaison Fos-Salon, en intégrant la contribution potentielle des acteurs économiques au titre des infrastructures publiques dont ils bénéficient. Une deuxième étude sera engagée en 2026 portée par le Secrétariat Général pour les Affaires Régionales (SGAR) sur la stratégie de financement des actions du PPA ».

De premiers éléments de ces travaux ont été présentés à la réunion publique du 10 juin 2025 à Miramas, puis au Comité des élus du 13 octobre 2025. Aucun rapport n'a encore été rendu public. Mais une synthèse du diagnostic flash du CEREMA sur la saturation du réseau routier, a été mise en ligne le 19 décembre 2025 sur le site de la concertation¹⁰. De nombreuses incertitudes demeurent sur les options de financement. Par exemple, l'option d'une concession autoroutière semble rouverte alors que la décision ministérielle du 29 juin 2021, suite au débat public, l'excluait (art. 3 : « Le principe de la réalisation d'une infrastructure au statut autoroutier sur la totalité de l'itinéraire est écarté »).

Le projet parmi les enjeux de mobilité dans le débat global « Fos-Berre-Provence : un avenir industriel en débat »

Après l'avoir annoncé le 27 septembre 2024, le préfet des Bouches-du-Rhône, avec celui des Alpes-de-Haute-Provence et celui du Gard ont saisi la CNDP en date du 5 décembre 2024 pour un débat public global sur les projets de décarbonation et de réindustrialisation de la zone industrielle Fos-sur-Mer – Étang de Berre. Lors de sa séance plénière du 11 décembre 2024, la CNDP a décidé ce débat, dont le calendrier et les modalités ont été décidées rapidement, et nommé Audrey Richard-Ferroudji présidente de la commission particulière (CPDP). La reprise de la concertation continue sur le projet Fos-Salon en 2025 s'est donc intégrée au déroulement de ce débat public, entre avril et juillet 2025.

La préparation du débat s'est appuyée sur une riche histoire de concertations et de débats publics sur le territoire de Fos-Berre, dans laquelle les enjeux de mobilité ont occupé une place très importante. Après le débat public sur la liaison routière Fos-Salon, fin 2020, deux autres débats publics avaient pris place sur le territoire : le débat EOS sur les parcs d'éoliennes flottantes en Méditerranée, en 2021 et le débat sur le document stratégique de façade méditerranée de novembre 2023 à avril 2024. Plusieurs nouveaux projets industriels ont fait l'objet de concertations préalables garanties par la CNDP avant le débat global : Carbon, GravitHy, H2V (2023), Medhyterra, DEOS (Développement de l'Éolien Offshore), HyVence (2024), NéoCarb (2024-25).

La réalisation de ces projets aurait des effets communs qui se cumuleraient, dont l'impact sur le trafic routier (déplacements et transports pour les travaux, puis personnel se rendant au travail et entrées/sorties de marchandises en exploitation). Ces impacts cumulés ne seraient pas uniquement de la responsabilité individuelle de chaque porteur de projet, mais ils auraient des conséquences sur la vie des personnes vivant à proximité et sur l'environnement. Les problèmes de mobilités ont ainsi été largement abordés dans ces différentes concertations préalables et continues. Le précédent rapport des garant·es a rappelé la place prise par les enjeux de mobilité et de transport dans ces six concertations préalables (cf. p. 14 du [3ème rapport des garant·es](#))

Des informations avaient également été rassemblées par les garant·es des concertations sur une page du site de la CNDP dédiée aux effets cumulés de ces projets¹¹ (mis à jour jusqu'en mars 2025), avec le cumul de nombre de véhicules supplémentaires (poids lourds et véhicules légers) qui arriveraient et repartiraient des sites industriels chaque jour. Il ne s'agissait que d'une réponse partielle aux demandes de précision exprimées dans les concertations. Des informations complémentaires ont été partagées

¹⁰ https://www.liaison-fos-salon.com/_files/ugd/1f84b4_916440a0a4f041f1970cc8ad2f0e3fae.pdf

¹¹ <https://www.debatpublic.fr/coordination-des-concertations-carbon-h2v-gravithy-deos-medhyterra-et-neocarb-4495#scrollNav-2-1>.

lors du débat global, dans le dossier du débat puis lors de la réunion du 10 juin 2025. **Le projet de liaison routière Fos-Salon a été abordé mais pas discuté en détail dans le débat global.**

Les arguments exprimés dans le débat et les réponses apportées à son issue

Les enjeux de mobilité ont été abordés dans cette perspective dans le débat global. Ils ont fait l'objet d'une information détaillée et de nombreux échanges dans la suite des débats publics et concertation précédentes mentionnés ci-dessus. Cette réunion du 10 juin 2025 à Miramas était commune à la concertation continue sur la liaison routière Fos-Salon. Elle a permis de **partager une information actualisée sur la situation des mobilités avec une perspective globale**. Un état des lieux et un diagnostic collectif ont en effet été présentés par des représentant·es du groupe de travail « Mobilité », incluant des scénarios prospectifs de croissance des mobilités. Une fiche, coordonnée par l'État avec la contribution des membres du groupe de travail, Besoins nouveaux de mobilité et projets pour accompagner le développement industriel de l'étang de Berre, a également été publiée dans le cadre du débat global. Enfin, une synthèse des enjeux a été reprise dans le rapport de synthèse de l'analyse des effets cumulés publié par la DREAL en novembre 2025¹² (p.106).

Le compte rendu du débat global¹³ met en avant 5 grandes axes d'argumentations développés par les nombreux participant·es et participants à la réunion du 10 juin 2025 (pp. 133-147). Nous synthétisons ici les thématiques discutées.

La réaffirmation de l'urgence des enjeux de mobilité : Un enjeu central, ancien et devenu critique

Le constat est unanime : **la mobilité est enjeu central, ancien et devenu critique**. Les déplacements actuels sont problématiques (engorgements, manque d'alternatives à la voiture) et les projets de réindustrialisation risquent d'aggraver les flux de personnes et de marchandises. La **saturation du réseau et la dépendance à la voiture des habitants** est soulignée. La Zone Industrialo-Portuaire (ZIP) est décrite comme mal desservie par le train, le car ou les pistes cyclables, rendant l'accès difficile pour les salariés. En matière de **sécurité**, le nombre d'accidents de trajet dans les Bouches-du-Rhône est 50% supérieur à la moyenne nationale.

Parce que la mobilité est identifiée comme une condition clé d'accès, de maintien et d'attractivité de l'emploi, les participant·es expriment une **exaspération généralisée**, nourrie par l'écart entre l'ampleur des investissements industriels annoncés et la lenteur des projets d'infrastructures, sur la table depuis des années.

Mettre en œuvre des actions à la hauteur des enjeux de mobilité

Plusieurs intervenant·es rappellent le **retard du territoire en matière d'infrastructures** (routes, ferroviaire, transports collectifs). Ce retard est perçu comme un frein à l'accessibilité à l'emploi, à la qualité de vie, comme à l'attractivité économique du bassin de Fos-Berre.

Les projets industriels à l'horizon 2040 impliqueraient jusqu'à 10 000 emplois supplémentaires et généreraient une forte augmentation des déplacements domicile-travail et du transport de marchandises. Les projections montrent : une quasi-doublement du trafic routier sur certains axes structurants (ex. RD 268 : de 15 000 à 29 000 véhicules/jour) ; une augmentation notable des poids lourds, malgré les objectifs de report modal.

Face à l'urgence, plusieurs leviers ont été débattus. Bien que controversées par certains pour leur impact environnemental, de nombreuses voix réclament l'accélération des projets routiers, notamment le contournement de Martigues - Port-de-Bouc dont le financement n'était pas encore annoncé lors de la réunion du 10 juin 2025. Mais une forte demande s'exprime également pour développer le ferroviaire, le fluvial, les navettes maritimes et les modes doux (vélo, marche). Le projet de SERM a été soutenu pour constituer une armature ferroviaire polycentrique couvrant l'ensemble du département.

¹² https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rapport_aec_vf_nov2025.pdf

¹³ <https://www.debatpublic.fr/avenir-industriel-fos-berre-provence/dcouvrez-le-compte-rendu-du-debat-public-et-le-bilan-de-la>

Malgré des différences de points de vue sur la priorité à donner au report modal ou aux infrastructures routières, la **nécessité d'une approche multimodale et coordonnée**, traitant en particulier le « premier et dernier kilomètre » (navettes, vélo, covoiturage) fait consensus. Le besoin de navettes ou de pistes cyclables sécurisées reliant les hubs de transport aux sites industriels a été présenté comme stratégique par une partie du public.

Financements des projets et coordination des acteurs des mobilités

Pour beaucoup, la réponse à ces défis repose sur une gouvernance clarifiée et des moyens financiers partagés. Les participant·es dénoncent un **sous-investissement historique dans les mobilités** et s'interrogent sur **qui paie ?** (État, collectivités, usagers, entreprises). Le risque de transfert croissant des coûts vers les usagers est questionné. De nombreuses contributions plaident pour une participation financière accrue des industriels. Des actions directes : plans de mobilité, navettes d'entreprise, adaptation des horaires, mutualisation inter-entreprises dépendent des entreprises. La question du **versement mobilité** et de son efficacité réelle est également soulevée.

La signature, le 30 juin 2025, d'un **protocole de financement** (État, Région, Département, Métropole, GPMM), largement relayée dans la presse locale, a été présentée lors de la réunion de synthèse du débat global, le 7 juillet à Berre-l'Étang. Ce protocole permet le financement complet du projet de contournement de Martigues - Port-de-Bouc, à l'exception de l'échangeur de Réveilla, et prévoit également l'engagement pour l'aménagement de carrefours existants situés sur le tracé de la liaison Fos-Salon. Il permet de moderniser et sécuriser les infrastructures de desserte routière en complément des opérations prévues pour favoriser le transport collectif des personnes et des marchandises. S'il est perçu par les participant·es comme une avancée, beaucoup le jugent encore insuffisant et tardif au regard des frustrations exprimées dans le débat. Ces financements ont été confirmés dans le Projet partenarial d'Aménagement (PPA) qui a fait l'objet de délibérations à la fin de l'année 2025 par le Département des Bouches-du-Rhône, le Grand port maritime de Marseille (GPMM), la Métropole Aix-Marseille Provence et la Région Sud - Provence Alpes Côte d'Azur. L'État présente ce PPA comme la traduction concrète de la vocation territoriale proposée par les pouvoirs publics. Il identifie des actions prioritaires et précise les engagements de financement afférents : pour l'aménagement de la RD 268, pour des Pôles d'échanges multimodaux (PEM) et l'aménagement de voiries multimodales, l'amélioration des conditions de transport ferré des voyageurs par la Région, la mise à disposition du modèle multimodal M+13 par la Métropole (élaboration de scénarios de modélisation) et l'amélioration du fret ferré par l'Etat et le GPMM.

À l'issue du débat, des demandes de clarification restent cependant en attente concernant notamment la confirmation de financement de certains projets, les modalités de ces financements, et la répartition des investissements entre les différents modes.

Mieux anticiper et planifier l'ensemble des besoins

Le débat a rappelé la multiplicité des décideurs (État, Région, Département, Métropole, Communes) et le besoin vital de synchroniser les calendriers industriels avec ceux des infrastructures pour ne pas répéter les erreurs des années 1970. Le protocole de financement signé le 30 juin 2025 constitue une réponse politique et financière qui illustre l'importance d'impliquer les différents partenaires. Sans stratégie globale, coordonnée et rapide pour accompagner les projets industriels par les infrastructures et les services indispensables, sont mis en avant les risques d'aggraver les inégalités territoriales, de dégrader la qualité de vie et finalement de compromettre l'attractivité économique et sociale du territoire. La nécessité d'actualiser les documents de planification (PLUi, PLH, SCoT, SRADDET) a été soulignée ainsi que le besoin fort de **coordination entre territoires** (Métropole, Pays d'Arles, territoires voisins). La planification est perçue à la fois comme indispensable mais souvent insuffisamment opérationnelle face à l'urgence. Le Projet partenarial d'Aménagement (PPA) publié fin décembre 2025 apporte de premières réponses à ces préoccupations.

La réunion du 10 juin, comme l'ensemble du débat global, ont mis en évidence un consensus sur l'urgence d'agir face à la montée en charge des mobilités, une volonté affirmée de ne pas tout miser sur la route, malgré son rôle incontournable, et une attente forte de solutions concrètes, rapides et lisibles pour les habitants comme pour les salariés.

En décembre 2025, l'État a confirmé dans son rapport en réponse au débat¹⁴ (p. 23-25 puis p. 57-63), la poursuite d'une approche globale des mobilités dans le cadre de la concertation continue sur le projet de liaison Fos-Salon et du groupe de travail mobilité pour contribuer à l'approche intégrée (p. 61). Des précisions ont été apportées par les acteurs publics, le GPMM et des porteurs de projet sur les moyens et objectifs de report modal. L'État a par ailleurs annoncé dans sa réponse au débat que les « études de trafic feront l'objet d'actualisations régulières, afin de tenir compte de l'évolution des projets économiques et d'infrastructures sur le territoire. Elles seront mises à jour dans le cadre du projet de liaison Fos-Salon, avant l'enquête publique, afin d'affiner les scénarios de mobilité et les hypothèses de report modal. Les résultats seront portés à la connaissance du public dans le cadre de la concertation continue organisée autour du projet. » (p. 57)

Les suites de la concertation continue

La séquence 3 de la concertation continue, qui doit être dédiée à la comparaison des variantes, a été reportée au-delà des élections municipales de mars 2026. L'enquête d'utilité publique sur la liaison routière Fos-Salon est maintenant prévue fin 2026 et non plus courant 2024 comme dans le calendrier initial de la concertation continue.

La séquence 3 de la concertation continue vise à mettre en discussion les variantes préférentielles. Elle présentera, par secteur géographique, la comparaison des variantes en tenant compte des coûts de chacune d'elle, et présentera la variante préférentielle retenue par le comité des élus.

Des modalités spécifiques restent envisagées en séquence 3 selon les termes présentés dans le rapport intermédiaire de la garante et du garant pour l'année 2024 (année 3 de la concertation continue) :

- Pour la comparaison des variantes : mise en place d'un support de présentation synthétique de comparaison des variantes et d'un outil de recueil des contributions en dehors des réunions publiques.
- Pour atteindre un public plus large : dépliant et vidéo d'animation, permanences, rencontres dans un lycée, auprès du conseil des jeunes de la ville de Miramas.

L'articulation entre cette séquence 3 de la concertation continue sur la liaison routière Fos-Salon et la concertation continue globale, suite au débat global, reste à préciser.

¹⁴ https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2025-12/Rapport_Etat.pdf

Préconisations de la garante et du garant sur la suite de la concertation continue

À l'issue de cette quatrième année, les garants formulent les préconisations suivantes :

Informer sur les travaux « en avance de phase » prévus dans le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA)

Apporter des précisions sur le programme prévu dans le PPA d'aménagements de giratoires et échangeurs en avance de phase sur la réalisation de la liaison Fos-Salon : échangeur des Bellons, dénivellation du carrefour de la Fossette et aménagement de la desserte de Clésud depuis la RN 569, Réduction de la vitesse entre Saint-Gervais et la Fossette et suppression des pincements à une voie. Il s'agit de **clarifier les travaux prévus, leur calendrier et leur intégration dans le projet global de liaison Fos-Salon et contournement de Fos.**

Soigner les modalités de concertation pour la comparaison et la hiérarchisation des variantes

La séquence 3 n'ayant pas encore été ouverte, les garant·es rappellent les préconisations faites à ce sujet dans leur deuxième rapport intermédiaire.

Nous préconisons de développer des **supports spécifiques** pour la séquence 3 pour permettre au public de **comprendre les critères pris en compte, la hiérarchie opérée entre eux par les élus** pour le choix des orientations des variantes préférentielles **et d'en discuter**. Il s'agira de rendre compte de la manière dont le maître d'ouvrage a intégré les retours du public, exprimés dans la séquence 2, sur les différents critères ou sur les variantes ajoutées, en clarifiant plus spécifiquement le statut de la variante 1 qui avait été écartée dans la décision à l'issue du débat public. Dans un contexte de critique récurrente des citoyens de non-décision sur le sujet, d'interventions et d'espaces pluriels de traitement du sujet, les garant·es recommandent **de clarifier et d'informer le public, d'une part sur qui décide de quoi** et de clarifier les rôles du Ministère, de la DREAL, du comité des élus et des collectivités territoriales et, d'autre part, sur les financements avec la restitution de l'étude de stratégie de financement de la liaison Fos-Salon engagée en septembre 2024 par la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur en partenariat avec Fin Infra, en particulier sur le retour possible du recours à la concession, écarté initialement.

Les garant·es ont en outre recommandé de bien expliciter dans cette séquence 3 les **coûts prévisionnels des différentes variantes**, mais aussi les **scenarios envisagés pour le phasage**, cela en amont du partage des propositions sur les montages financiers possibles. Les garant·es appuient l'intention du maître d'ouvrage de proposer des outils de recueil des contributions en dehors des réunions publiques et s'appuyant sur des supports cartographiques. Cela peut mobiliser des outils numériques, mais pas seulement, du fait de la fracture numérique. Les garant·es feront des préconisations sur des premières versions des supports et seront vigilant·es sur la forme et le contenu des supports spécifiques produits, pour permettre au public de comprendre les critères pris en compte, la hiérarchie faite et d'en discuter. Les garant·es ont proposé qu'ils soient expérimentés auprès de quelques personnes du public avant leur publication. La recommandation d'une note spécifique sur les données et prévisions de trafic est également renouvelée, actualisée avec l'avancée des projets.

Aller vers un plus large public

Cette recommandation déjà formulée à l'issue du débat public et à la fin de la première année, n'a pas été mise en œuvre. Il s'agit donc de **poursuivre et renforcer la communication auprès d'un large public** (information et mobilisation). La séquence 3 qui aboutira au choix des variantes se prête à une information et une implication large. Les garant·es appuient l'intention du maître d'ouvrage de déployer une campagne d'information au lancement de la séquence 3 et de développer des outils spécifiques (dépliant, vidéo d'animation). Il et elle préconisent en outre de renforcer le recours aux médias (communiqué de presse) et aux réseaux sociaux (réseaux de la DREAL et communication auprès d'acteurs qui pourraient relayer l'information dont les communes du territoire). Ils recommandent une mise à jour régulière du site Internet du projet, en veillant à son évolution pour intégrer les nouvelles productions de la concertation pour qu'il reste accessible à tous et pas uniquement à ceux et celles qui suivent la concertation continue.

Au-delà de ces modalités d'information, d'autres dispositifs devraient être mobilisés **pour impliquer un public plus large dans la concertation**. Les concertations préalables sur les projets industriels et le débat public global ont renforcé le constat d'une participation aux réunions publiques principalement du fait de parties prenantes (institutionnels, professionnels et associatifs) et la nécessité de **mettre en œuvre différents formats** pour garantir la participation de tous et toutes. Les garant·es appuient l'intention du maître d'ouvrage de tenir des permanences, en recommandant de privilégier des espaces qui permettent d'atteindre un large public, tel une médiathèque, un centre culturel ou la galerie marchande d'un supermarché. Des temps de concertation pourraient être **organisés auprès d'instances existantes** : un conseil municipal des jeunes (initié en 2022), dans un CIQ (Comité d'Intérêt de Quartier), dans un lycée, une mission locale ou encore une maison de l'emploi, comme cela a pu être fait à l'occasion du débat public.

Articuler la concertation continue avec les autres cadres de dialogue traitant des mobilités sur le territoire

Une concertation continue globale a pris la suite du débat global en incluant le traitement de l'enjeu des mobilités. Des concertations continues sont conduites sur des projets dont sur les mesures prévues par les entreprises concernant les mobilités. Le groupe de travail Mobilité se poursuit. Il s'agira de bien définir le rôle spécifique de la concertation continue du projet Fos Salon et son articulation avec les autres cadres de dialogue sur le territoire. En effet, **les mobilités restent l'objet d'une attention maintenue du public lors des réunions publiques sur les différents projets du territoire et dans le cadre de la concertation continue globale organisée par l'État**.