



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**Opération inscrite à  
l'avenant n°1 relatif au volet mobilités 2023-2027  
du contrat de plan État – Région 2021 – 2027**

**Convention de cofinancement**

**entre**

**L'État,**

**La région Provence-Alpes-Côte d'Azur,**

**La métropole Aix-Marseille-Provence,**

**Le département des Bouches-du-Rhône.**

## **LIAISON FOS-SALON ÉTUDES PRÉALABLES**



## Préambule

En février 2025, l'État, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la métropole Aix-Marseille-Provence ont signé une feuille de route pour accompagner le développement industriel et la décarbonation de la zone industrialo - portuaire du Golfe de Fos - Berre, pour en faire la première zone européenne de décarbonation et de réindustrialisation et faire du port de Marseille - Fos le premier pôle industrialo - portuaire décarboné de la zone Euroméditerranée - Afrique. Vingt milliards d'euros d'investissements pourraient être consacrés à la zone et induire la création de plusieurs milliers d'emplois. Cette zone stratégique participe à la dynamique de la réindustrialisation verte de l'axe Méditerranée - Rhône - Saône et aux objectifs de développement du grand port fluvio-maritime, inscrit dans le plan Marseille en grand.

La réussite de cette ambition industrielle nécessite d'engager, en lien étroit avec les collectivités territoriales, une stratégie d'aménagement globale à l'échelle du bassin de Fos-Berre associée au déploiement d'un système de mobilité adapté à la mutation en cours de la zone, associant les différents modes de transport.

Bien que le report modal de la route vers les autres modes reste la priorité, aussi bien pour les marchandises que pour les personnes, les investissements sur le réseau routier sont nécessaires.

Aussi, l'adaptation des infrastructures routières d'accès à la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer constitue une condition indispensable au futur système de mobilité, complémentaire aux projets de report modal.

Dans cette optique, un protocole de financement a été signé le 30 juin 2025 pour la modernisation des infrastructures de desserte routière de la zone industrialo-portuaire de Fos-étang de Berre et du grand port maritime de Marseille.

Le faible niveau de service des infrastructures routières d'accès à la ZIP de Fos et leur faible résilience aux aléas de circulation entraînent des problématiques de saturation routière, de risque pour les populations riveraines (matières dangereuses, pollution, etc.) et de risques en matière de sécurité routière. Enfin, la dynamique économique projetée induit une croissance des flux routiers malgré les hypothèses volontaristes de report modal correspondant à l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050.

Deux projets majeurs et complémentaires sont inscrits au volet routier du contrat de plan État - Région et contribuent à la desserte routière du port de Marseille Fos et de sa zone industrialo-portuaire. Il s'agit du projet de contournement de Martigues Port de Bouc et du projet de liaison Fos-Salon.

La liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence (LFS) est un axe structurant reliant la zone industrialo-portuaire (ZIP), la Base aérienne d'Istres, la gare de Fret de Miramas et le centre logistique de Clesud et plus au nord l'autoroute A54. Le projet de liaison Fos-Salon est découpé en plusieurs sections pour lesquelles différentes variantes de tracé ont été étudiées :

- La section Nord qui va de l'autoroute A54 et Salon à Miramas (carrefour de Clesud)
- La section Centre qui dessert Istres jusqu'à l'entrée Nord de Fos-sur-Mer
- La section Sud qui va de l'entrée Nord de Fos-sur-Mer jusqu'au giratoire de la Fossette
- Le contournement de Fos-sur-Mer

Des études d'opportunité de phase 2 ont permis sur la liaison Fos-Salon de dégager des variantes susceptibles d'être privilégiées pour lesquelles des compléments sont toutefois en cours de production et de validation. Ces compléments concernent l'opportunité de certaines variantes alternatives, le dimensionnement du projet sur certaines sections et ses modalités de financement compte-tenu du coût important de l'opération (dépassant les 500 M€).

Ces études et les retours d'expérience récents sur d'autres opérations routières de cette envergure montrent toutefois la nécessité de pouvoir engager un certain nombre de démarches préalables à la déclaration d'utilité publique pour apporter l'ensemble des garanties environnementales attendues notamment sur :

- L'absence de perte de biodiversité pour laquelle des mesures de compensations conséquentes seront nécessaires ;
- La justification du projet au regard de la stratégie nationale Bas Carbone avec évaluation des émissions de gaz et effet de serre pour ce projet au service d'une stratégie de décarbonation plus large ;
- La motivation des raisons impératives d'intérêt public majeurs considérant les enjeux de souveraineté économique, de santé et de sécurité que le débat de la ZIP de Fos sur mer a mis en avant, autour de l'étang de Berre ;
- L'analyse de l'ensemble des solutions alternatives de développement de la mobilité sur ce territoire et l'intégration du projet dans un système multimodal en lien avec les opérations développées par les autres partenaires.

La présente convention de financement a donc pour objet la contractualisation d'une enveloppe de 5 M€ consacrée aux études préalables sur l'opération de liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence.

### **Compte tenu de ce qui précède, entre**

L'État, représenté par monsieur Jacques WITKOWSKI, préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur, représentée par monsieur Renaud MUSELIER, président du Conseil régional dûment autorisé par délibération n°.....du.....

La métropole d'Aix-Marseille-Provence, représentée par sa présidente, madame Martine VASSAL, dûment autorisée par délibération n°.....du.....

Le département, représenté sa présidente, madame Martine VASSAL, dûment autorisée par délibération n°.....du.....

Vu le protocole de financement de la desserte de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer signé le 30 juin 2025 par l'État, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la métropole Aix-Marseille-Provence, le département des Bouches-du-Rhône et le grand port maritime de Marseille,

Vu l'avenant n°1 relatif au volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan État – Région 2021 – 2027 signé par l'État et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en date du .....

Vu la convention territoriale d'application du CPER sur le territoire des Bouches-du-Rhône signée entre l'État, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le département des Bouches-du-Rhône et la métropole Aix-Marseille-Provence en date du.....

**il est convenu ce qui suit :**

## **Article 1 - Objet de la convention**

La présente convention a pour objet de préciser les modalités de participation de l'État, de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, de la métropole Aix-Marseille-Provence, et du département des Bouches-du-Rhône, au financement des études, préalables à la déclaration d'utilité publique de la liaison Fos-Salon.

Les études et les travaux de l'opération seront menés dans l'objectif d'un engagement des travaux en 2026 et d'une mise en service du contournement en 2030.

L'État assurera la maîtrise d'ouvrage de cette opération dans les conditions techniques et administratives définies à l'article 10 de la présente convention.

## **Article 2 – Avancement de l'opération, décisions antérieures**

### **Débat public de septembre 2020 à janvier 2021**

Plusieurs grandes options d'aménagement ont été étudiées et soumises au débat.

L'opportunité de réaliser rapidement le projet de liaison Fos-Salon afin d'améliorer le fonctionnement du réseau actuel a ainsi été largement partagée par les participants au débat et restituée dans le cadre du compte-rendu de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) qui s'est tenu du 1er septembre 2020 au 31 janvier 2021.

La nécessité de poursuite des études de conception permettant de parachever les choix et les caractéristiques des aménagements pour la Déclaration d'Utilité Publique du projet a été réaffirmée.

### **Décision ministérielle du 29 juin 2021**

L'État, par une Décision Ministérielle (DM) du 29 juin 2021, a retenu le principe d'aménagement de la liaison routière Fos-Salon et de l'amélioration des conditions de contournement de Fos-sur-Mer, et a décidé que les études de conception du projet seront poursuivies.

La poursuite des études devra permettre de parachever les choix et les caractéristiques des aménagements, en vue de la déclaration d'utilité publique du projet.

Plusieurs options de tracé ont été identifiées pour la continuité des études :

- **Section Nord** : située entre l'A54 et l'actuel giratoire de Toupiguières à Grans. La possibilité de l'adossement de cette section au réseau ASF sera étudiée. Cette section fait l'objet de 2 variantes :
  - **Variante A**, considérée comme variante de référence, avec un tracé longeant l'actuelle RN569 et se connectant à l'A54 au niveau de l'échangeur existant ;
  - **Variante C** avec un tracé longeant l'actuelle RD69 et se connectant sur l'A54 au moyen d'un nouvel échangeur.
- **Section Centre** : tracé longeant l'actuelle RN569 entre l'actuel giratoire de Toupiguières à Grans et le demi-échangeur de Rassuen à Istres. Pour cette section, il s'agit d'étudier les variantes d'aménagement ponctuel tel que :
  - La possibilité de ne pas doubler les ouvrages au niveau du franchissement du faisceau ferroviaire de Miramas ;
  - Le recours à des vitesses maximales autorisées réduites (90km/h, voire 70 km/h au droit des zones urbanisées) ;
  - L'étude d'un carrefour plan au droit de Miramas.

- **Section Sud** : située entre le demi-échangeur de Rassuen à Istres et le giratoire de la Fossette sur la RN568 à Fos-sur-Mer. Cette section fait l'objet de 2 variantes :
  - Variante 2, considérée comme variante de référence, avec un tracé neuf au Nord-Ouest de l'actuel RN569 qui longe la voie ferrée du côté Sud ;
  - Variante 3 avec un tracé longeant l'actuelle RN569.
- Contournement de Fos :
- Réaménagement des voies existantes (RN568), considéré comme situation de référence pour la comparaison des deux suivantes ;
- Variante aménagement capacitaire des voies portuaires ;
- Variante Barreau des Étangs qui longe la voie ferrée du côté Est.

Les études d'opportunité de phase 2 ont été engagées sur cette base avec réintégration de la variante 1 de la section sud considérant l'abandon du projet d'extension de la réserve naturelle des Coussouls de Crau.

## **Article 3 - Présentation de l'opération – Programme**

Le programme des études préalables objet de la présente convention porte sur :

- **les études techniques** de définition des caractéristiques principales de la variante préférentielle qui sera proposé à la Déclaration d'Utilité Publique conformément aux dispositions fixées par l'instruction technique en vigueur.
- **les prestations de collectes de données** nécessaires à ces études de définition (inventaires, sondages, leviers topographiques),
- **les prestations techniques nécessaires à la validation de ces études préalables** notamment de contrôle extérieur et d'audit de sécurité,
- **les dossiers réglementaires accompagnant la déclaration d'utilité publique**
  - le dossier d'enquête proprement dit
  - les dossiers nécessaires à la formulation des différents avis prévus par la réglementation (conférence Interservices, avis du Secrétariat général pour l'investissement, ..)
  - Le dossier d'information de la commission européenne
  - La saisine et les réponses aux observations de l'autorité environnementale
  - Le dossier de saisine de la commission Départementale de la Nature des Paysages et des Sites
  - Le dossier d'information de la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers
  - Le dossier de saisine du Conseil d'État
  - Le dossier des engagements de l'État sur l'opération
- **Les prestations connexes** rendues nécessaires pour la justification du projet proposé à la déclaration d'utilité publique :
  - Recherche de mesures de compensation
  - Etude socio-économiques
  - Intégration de l'opération dans la stratégie Nationale Bas Carbone
  - Approfondissement des variantes alternatives y compris non routières

## **Article 4 - Répartition des participations financières**

L'enveloppe nécessaire aux études préalables à la liaison Fos-Salon est évaluée à 5 Millions d'Euros.

Les dépenses engagées à ce jour sont prises en charge par l'État et n'ont donné lieu à aucune convention de co-financement.

Au 1<sup>er</sup> septembre 2025, les crédits affectés à l'opération s'élèvent à 6 855 506,06 €. Les dépenses engagées s'élèvent à 4 264 972,15 €.

Le contrat de plan État-Région 2021-2027 a prévu une enveloppe de **5 000 000 €** répartie comme suit :

État	50 %	2 500 000 €
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	20 %	1 000 000 €
Département des Bouches-du-Rhône	15 %	750 000 €
Métropole Aix-Marseille-Provence	15 %	750 000 €

## **Article 5 – Calendrier et modalités d'actualisation du montant de l'opération**

Le montant inscrit à la présente convention est un montant ferme correspondant aux études préalables à la Liaison Fos-Salon qui se dérouleront de 2026 à 2030.

Si cette opération nécessite un financement supérieur, les partenaires devront formaliser leur nouvelle participation financière par avenant à la présente convention.

## **Article 6 - Fonds de concours**

Les participations des entités co-financeuses seront versées à l'État, maître d'ouvrage de l'opération, sous forme de fonds de concours, selon l'échéancier indicatif ci-dessous et après que celui-ci a émis à leur encontre les titres de perception correspondants en application des prescriptions particulières définies ci-après :

	2026	2027	2028	2029	2030	%	Total
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	200 000 €	200 000 €	200 000 €	200 000 €	200 000 €	20,00 %	1 000 000 €
Département des Bouches-du-Rhône	150 000 €	150 000 €	150 000 €	150 000 €	150 000 €	15,00 %	750 000 €
Métropole Aix-Marseille-Provence	150 000 €	150 000 €	150 000 €	150 000 €	150 000 €	15,00 %	750 000 €

Le maître d'ouvrage transmet aux co-financeurs le montant des titres de perception qu'il envisage d'émettre à leur encontre, dans la perspective de la préparation de leur budget au plus tard au 31 août de l'année N-1. Ce montant peut être ajusté au cours du premier trimestre de l'année N, sur la base du bilan technique et financier de l'opération au 31/12/N-1 transmis par le maître d'ouvrage.

Ce bilan fait apparaître :

- le détail des dépenses réalisées par poste de dépenses, la consommation totale, et l'état de l'avance ou du retard de chaque financeur par rapport aux paiements effectifs sur l'opération.
- les prévisions de commandes et de paiements de l'année N.

Ce bilan permet, le cas échéant, d'ajuster les titres de perception de l'année N, pour garantir l'équilibre entre les dépenses réelles et les versements des titres de perception par les co-financeurs.

Les signataires de la présente convention s'engagent à inscrire à leurs budgets respectifs les sommes nécessaires au règlement des dépenses leur incomptant.

## **Article 7 - Solde des Comptes**

Les services de l'État feront parvenir aux cosignataires un bilan financier de la convention, au terme de celle-ci.

Le cas échéant, l'État procédera au remboursement des sommes trop-perçues sous forme de fonds de concours, le montant perçu par le maître d'ouvrage, une fois l'opération achevée, ne pouvant en aucun cas être supérieur à celui prévu par la convention.

## **Article 8 - Fonds de compensation pour la TVA**

Pour les collectivités territoriales signataires de la présente convention, il sera fait application des dispositions de l'article L.1615-2 du code général des collectivités territoriales relatives au bénéfice des attributions du fonds de compensation de la taxe à la valeur ajoutée pour ce qui concerne leurs dépenses d'investissement sur le domaine public routier de l'Etat.

## **Article 9 - Concertation et suivi**

Un comité de pilotage présidé par le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ou un représentant qu'il aura désigné, sera garant de la mise en œuvre de la présente convention et assurera le pilotage et la validation générale des études du projet.

Il sera composé des personnes suivantes :

- le préfet de région ou son représentant,
  - le président du conseil régional ou son représentant,
  - la présidente de la métropole Aix-Marseille-Provence ou son représentant,
  - le président du conseil de surveillance du grand port maritime de Marseille ou son représentant,
  - la présidente du conseil départemental ou son représentant,
- représentant les cofinanceurs du projet et de manière consultative :
- les maires des communes de Martigues, Port-de-Bouc et Fos-sur-Mer ou leurs représentants,
  - le cas échéant, d'autres acteurs institutionnels du territoire concernés par l'opération.

Le comité de pilotage se réunira en tant que de besoin à l'initiative de son président et aura pour tâche principale de valider le périmètre de l'opération, les études, le planning général et la situation financière.

Un comité technique piloté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur, réunira un représentant de chaque co-financeur et, le cas échéant, les représentants des acteurs du territoire.

Il permettra au maître d'ouvrage d'informer l'ensemble des partenaires sur :

- l'avancement de l'opération et son calendrier prévisionnel ;
- les difficultés rencontrées et les solutions proposées pour les résorber ;
- le suivi du coût et les éventuels risques de dépassement de l'enveloppe prévisionnelle plafond ;

- les choix techniques et les ajustements de programme et leurs conséquences en termes de coûts liés à la réalisation des aléas.

Le maître d'ouvrage transmettra aux co-financeurs, sur demande de leur part, l'ensemble des dossiers et documents techniques relatifs au projet. Les co-financeurs pourront formuler des remarques sur ces documents ou sur le déroulé des études et le maître d'ouvrage s'engage à y apporter des réponses dans un délai de deux mois. En cas de désaccord, un comité technique sera réuni et, si besoin, un comité de pilotage se réunira sur demande d'une des parties.

Ce comité technique se réunira en tant que de besoin, au moins une fois par an, pour dresser un bilan de l'opération et formuler, le cas échéant, des propositions à soumettre au Comité de pilotage.

## **Article 10 - Élaboration des projets techniques et clauses sociales et environnementales**

Les études sont menées selon les procédures de l'État et en particulier, suivant l'instruction Gouvernementale du 29 avril 2014 (notice numéro NOR DEVT1405771C) et son instruction technique associée et fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national.

Toutes les décisions d'approbation correspondantes seront portées par l'État à la connaissance des co-financeurs.

Les signataires s'accordent sur la nécessité de valoriser les principes du développement durable dans les étapes de réalisation des opérations objet de la présente convention.

L'État en sa qualité de maître d'ouvrage s'engage à inscrire, chaque fois que possible, dans ses marchés publics :

- des spécifications techniques permettant de favoriser des procédés économies en énergie et en ressources et minimisant l'impact sur l'environnement ;
- des critères d'attribution des marchés favorisant les entreprises et les offres les mieux-disantes en matière environnementale ;
- des clauses sociales en vue de favoriser l'insertion des personnes en difficulté, en particulier les publics plus éloignés de l'emploi.

Le maître d'ouvrage s'assurera du respect des engagements pris en la matière par les titulaires des marchés relatifs aux opérations co-financées dans le cadre de la présente convention.

## **Article 11 - Communication**

Les documents d'information et de communication relatifs à l'opération objet de la présente convention feront l'objet d'une concertation préalable entre les partenaires co-financeurs et devront mentionner leurs contributions financières respectives.

## **Article 12 - Modification de la présente convention**

Toute modification des termes budgétaires de la présente convention donnera lieu à la conclusion d'un avenant signé par l'ensemble des parties.

## **Article 13 - Durée et validité de la convention**

La convention prendra effet, après signature des parties, à compter de sa notification par l'État aux partenaires signataires, et prendra fin après satisfaction des engagements financiers des signataires et

transmission du bilan financier correspondant par l'État prévu à l'article 7 de la présente convention.

## Article 14 - Résiliation

Le non-respect par l'une des parties des termes de la présente convention entraînerait après discussion et désaccord persistant entre les parties la résiliation d'office de celle-ci.

## Article 15 - Litige

En cas de litige survenant à l'occasion de la présente convention, tant pour ce qui concerne son interprétation que son exécution, et à défaut d'accord amiable entre les Parties, compétence expresse est attribuée au Tribunal Administratif de Marseille, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures conservatoires, en référé ou par requête. La juridiction sera saisie par la partie la plus diligente.

## Article 16 – Élection de domicile

Pour l'exécution des présentes, et notamment la réception de tous actes extrajudiciaires, les parties font élection de domicile :

L'État Le Préfet de région DREAL PACA / STIM/UMO 16 Rue Zattara - CS 70248 13331 MARSEILLE CEDEX 3	La région 27 place Jules-Guesde 13481 Marseille Cedex 20	<b>cocontractant</b>
Le département Hôtel du département 52, avenue de Saint Just 13256 MARSEILLE Cedex 20	<b>cocontractant</b> La métropole Aix-Marseille Provence <b>cocontractant</b> Le Pharo 58, boulevard Charles-Livon 13007 Marseille.	

Fait en quatre exemplaires originaux, un à destination de chaque signataire

À Marseille, le

Le préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur  Jacques WITKOWSKI	Le président du conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur  Renaud MUSELIER
La présidente du conseil départemental des Bouches-du-Rhône  Martine VASSAL	La présidente de la métropole Aix-Marseille-Provence  Martine VASSAL

