



# Raffinerie du midi

## Etude de programmation urbaine et paysagère

Diagnostic | Enjeux  
*Décembre 2024*



# SOMMAIRE

A/ Le site	3
B/ Les orientations supra-communales	12
C/ Diagnostic urbain & paysager	16
D/ Les mobilités	34
E/ Les usages autour du site	46
F/ Les contraintes du site	57
G/ Les projets envisagés	74
H/ Synthèse & enjeux	76

A.



# LE SITE, LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDES

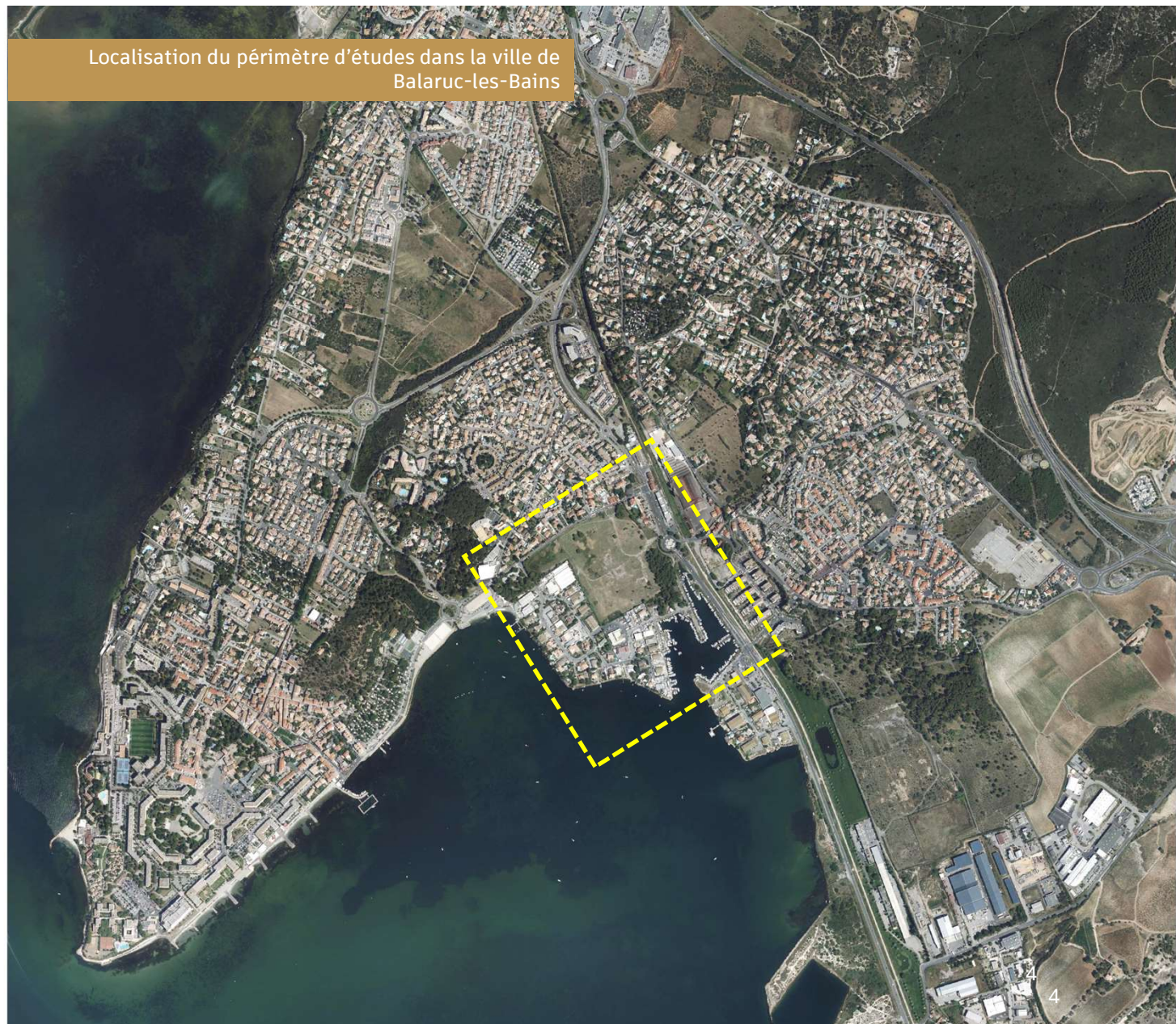
# LE SITE, SON PÉRIMÈTRE

Le site objet du diagnostic concerne le site de la Raffinerie du Midi et de Port Suttel.

Notre diagnostic est toutefois élargi à l'ensemble du Polder (comprenant le parc d'activités du Port) ainsi qu'aux espaces connexes à cet espace afin de bien comprendre les interactions du site avec le reste de la ville.

**Le diagnostic porte un regard multiscalair de ce site**

*Le site aujourd'hui et l'emprise du périmètre de réflexion*



# LE SITE, SON HISTOIRE

Les cartes historiques (ici la carte de l'Etat Major) permet de mieux comprendre la formation naturelle de la commune et la limite de son littoral avant la création du polder par remblais.

Le site de la Raffinerie du Midi est un polder : une étendue artificielle de terre gagnée sur l'eau par remblaiement successifs de la lagune de Thau.

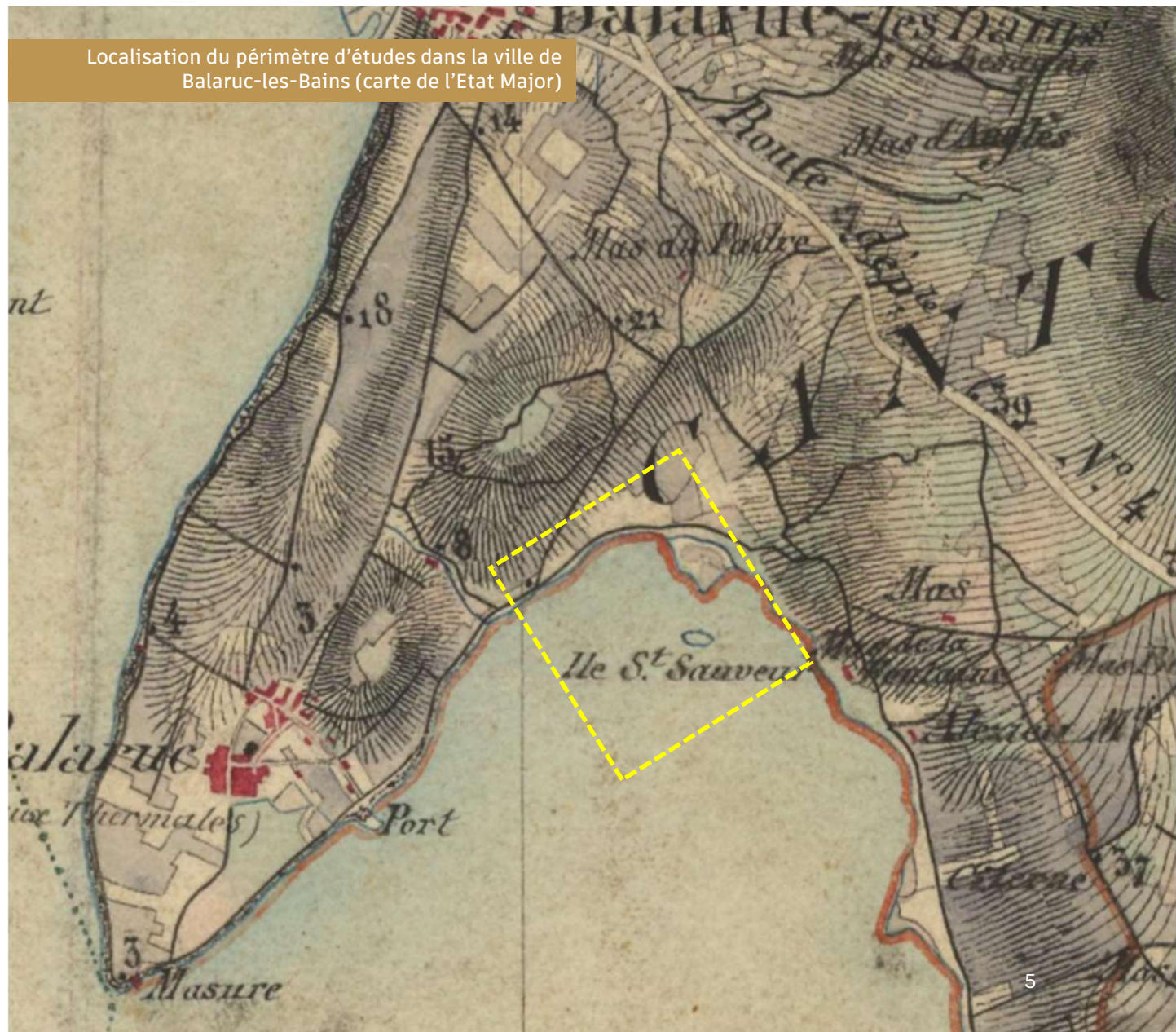
On distingue ici l'île Saint Sauveur qui se situait sur l'emprise de la Raffinerie du Midi.

**A cette époque, les traces d'occupations humaines étaient très limitées. Il est difficile d'évaluer la date des remblais réalisés sur le site de Raffinerie mais il est présumé qu'ils ont été réalisés pour l'accueil de la Raffinerie vers 1882.**



*L'île Saint Sauveur, sur laquelle était édifée une église aujourd'hui disparue...*

*Le site avant le remblaiement : un site gagné sur la lagune. Un trait de côte qui pénètre au nord-est du site L'île Saint Sauveur, disparue au cœur du site*



# LE SITE, SON HISTOIRE

L'îlot Saint Sauveur a été acheté en 1882 par Fenaille et Despeaux, soit environ 4 100 m<sup>2</sup> de terrain sur l'étang de Thau. Dans le même temps, 8 parcelles sont achetées pour une superficie de 15 000 m<sup>2</sup>.

L'établissement d'une raffinerie d'huiles minérales est autorisé par arrêté préfectoral du 19 juin 1883. En 1895, la Société Immobilière et Industrielle du Midi est créée par Fenaille et Despeaux.

Jusqu'à la fin du siècle, l'usine n'a cessé de s'agrandir par des remblaiements successifs de portions d'étang délimités par des digues.

Entre 1894 et 1933, 5 concessions de lais de mer sont achetées et remblayées. Ces différentes concessions ont été remblayées avec des matériaux issus de dragages et de mâchefers provenant des chaudières à charbon.

En 1903, les activités de raffinage cessent sur le site pour se réorienter sur l'importation de produits finis. Toutefois, les installations de raffinage sont conservées et serviront pendant la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale pour assurer la production de toluène nécessaire à la fabrication d'explosifs.









Le site devient ensuite un dépôt d'hydrocarbures jusqu'en 1993. Compte tenu de la destruction d'une partie des archives privées relatives au site lors de l'incendie des locaux du Havre dans les années 1990, peu d'informations ont pu être retrouvées entre la création de la raffinerie et les années 1950.

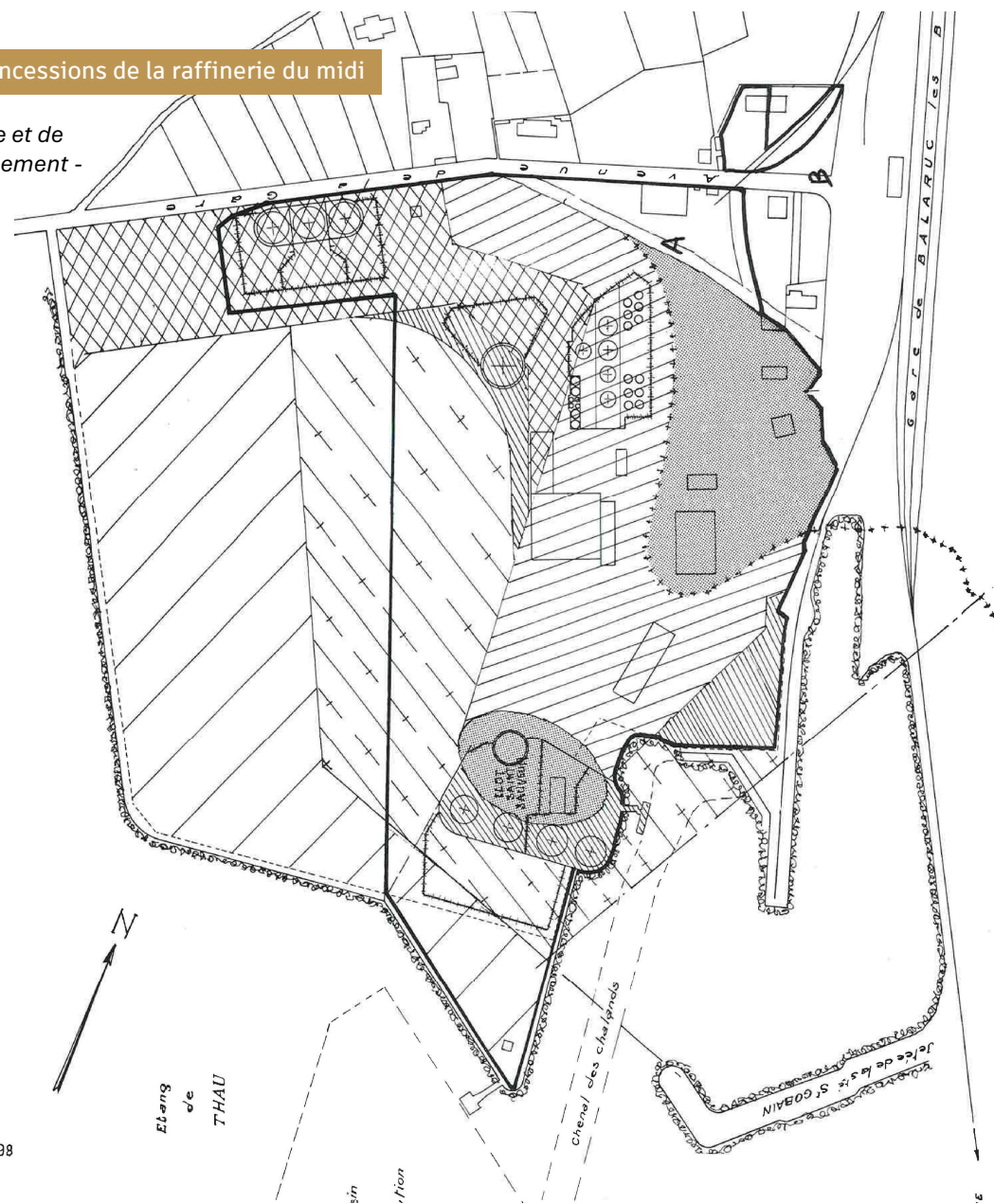
La partie sud du site est principalement constituée par l'ancien îlot Saint Sauveur. Elle a été occupée par des réservoirs et quelques bâtiments, puis progressivement abandonnée à partir de la fin des années 1950 avant d'être vendue à la commune en 1985.

L'extension maximale du site de la Raffinerie du Midi a été atteinte après 1933, date de la dernière concession acquise sur l'étang de Thau.

## Evolutions des concessions de la raffinerie du midi

Source : *Etude historique et de vulnérabilité d l'environnement - Cahier des annexes*

-  Origine
-  5 Avril 1894
-  30 Juillet 1898
-  25 Avril 1905
-  12 Mai 1916
-  1<sup>er</sup> Juin 1933
-  Limite rivage
-  " propriété 198



# SON HISTOIRE

Le site de la Raffinerie du Midi a connu un usage pétrolier (raffinage et dépôt pétrolier) et a été exploité de la fin du XIXème siècle jusqu'en 1993.

Les photos ci-contre et ci-dessous illustrent l'occupation du site durant son exploitation puis son démantèlement.

Ce site est actuellement une friche industrielle sur laquelle il n'existe plus de bâtiments ou d'installations. La dépollution du site a été entreprise depuis 2004 et toujours en cours...



1948

1962

1978

1981

1995



# SON HISTOIRE

Une partie du site de la Raffinerie du Midi a été aménagée par l'agglomération, compétente en matière d'activité économique, en Zone d'Activité Economique (ZAE).

L'occupation du site s'est ainsi « inversée » depuis le développement de l'activité de la Raffinerie jusqu'à son démantèlement... ou comment son occupation a muté en « négatif » entre les pleins (les espaces occupés et bâtis) et les vides (les espaces délaissés et déconstruits)



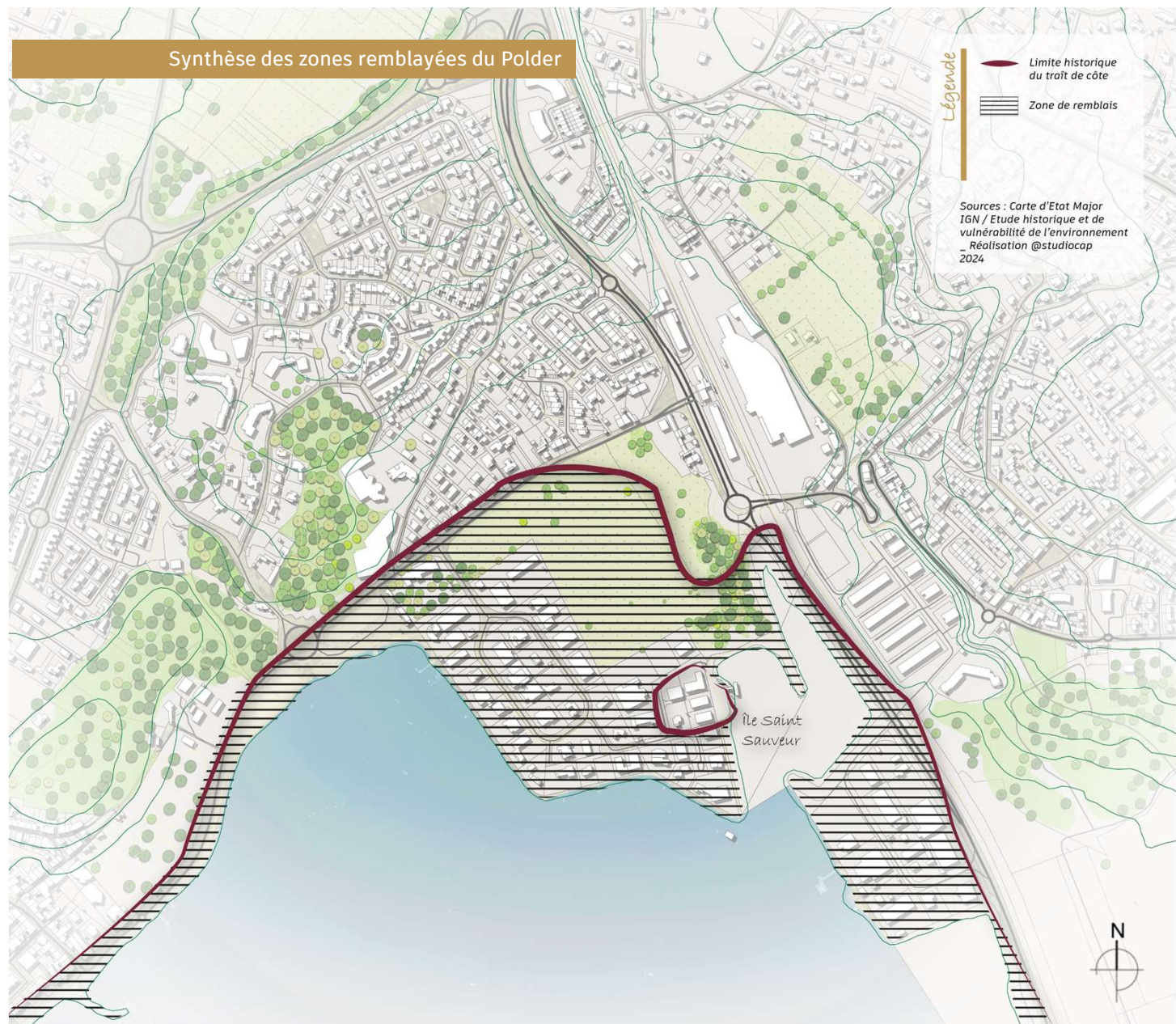


# CE QU'IL FAUT RETENIR DE SON PASSÉ...

La superposition des cartes anciennes du site (carte d'état-major en particulier) permet de déduire approximativement le tracé du trait de côte originel de ce site avant les remblais qui ont dessiné le polder visible aujourd'hui.

On retrouve également le contour estimé de l'île Saint Sauveur sur laquelle était érigée une église aujourd'hui disparue.

Cette délimitation (bien qu'approximative) informe sur la nature des sols du site et la limite entre les formations calcaires et les zones de remblais du Polder.



# CE QU'IL FAUT RETENIR DE SON PASSÉ...

La carte ci-contre synthétise le niveau d'usage du site de la Raffinerie du Midi avec une concentration des constructions sur la frange Est du site, des espaces de stockage et de silos au Nord et un large espace peu utilisé à l'Ouest. Cette carte illustre également la desserte passée du site de la Raffinerie par la voie ferrée et les voies routières.

Ce niveau d'intensité a un impact direct sur le niveau de pollution des sols que l'on observe encore aujourd'hui...



# CE QU'IL FAUT RETENIR DE SON PASSÉ...

Un niveau de pollution cohérent avec le niveau d'usage du site. Le site de la raffinerie du midi est concerné par 5 types de pollutions :

- Les BTEX (Benzène – Toluène – Ethylbenzène – Xylènes)
- Les hydrocarbures totaux,
- Le MTBE (Méthyl tert-butyl éther),
- Les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP),
- Et les métaux lourds.

La collectivité ne dispose pas de toutes les études réalisées sur le site juste après la cessation de l'activité industrielle et du démantèlement des infrastructures dans les années 1990. Les premiers diagnostics environnementaux sur le site datent de 1990 et de 1995 mais la collectivité n'en dispose pas à ce jour. Les éléments ci-après proviennent du rapport d'évaluation des risques pour la santé humaine et du Diagnostic approfondi de 2003.

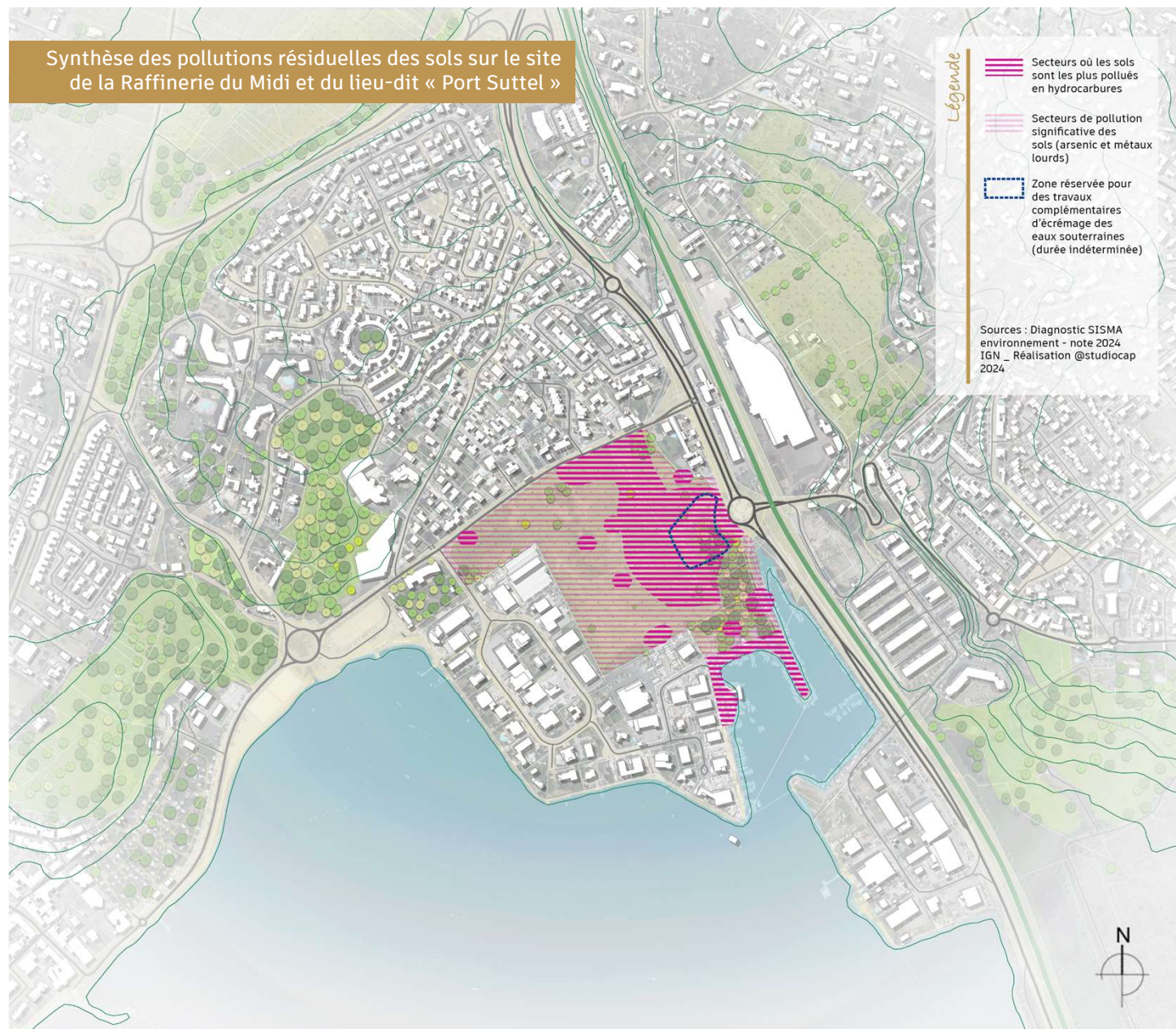
La carte ci-contre vulgarise les investigations réalisées et illustre :

- Une pollution généralisée des sols aux métaux lourds
- Des secteurs de pollution plus intenses en hydrocarbures sur les secteurs aux usages de raffinerie intense (silos notamment) en particulier sur l'Est du site et sur le lieu-dit « Port Suttel »

Des analyses régulières sont également menées sur le niveau de contamination de la nappe souterraine.

**L'histoire du site explique fortement son niveau de pollution actuel. Les travaux de dépollution entrepris depuis 2004 se poursuivent encore aujourd'hui.**

**Leur objectif : dépolluer afin d'atteindre un niveau de pollution des sols compatible avec un usage, une fréquence et une durée d'exposition compatible avec une activité industrielle (8 heures maximum par jour)**



**B.**



# LES ORIENTATIONS SUPRA-COMMUNALES

# LE SCOT DU BASSIN DE THAU EN VIGUEUR

Le périmètre du SCOT couvre les 14 communes de Sète Agglopôle Méditerranée.

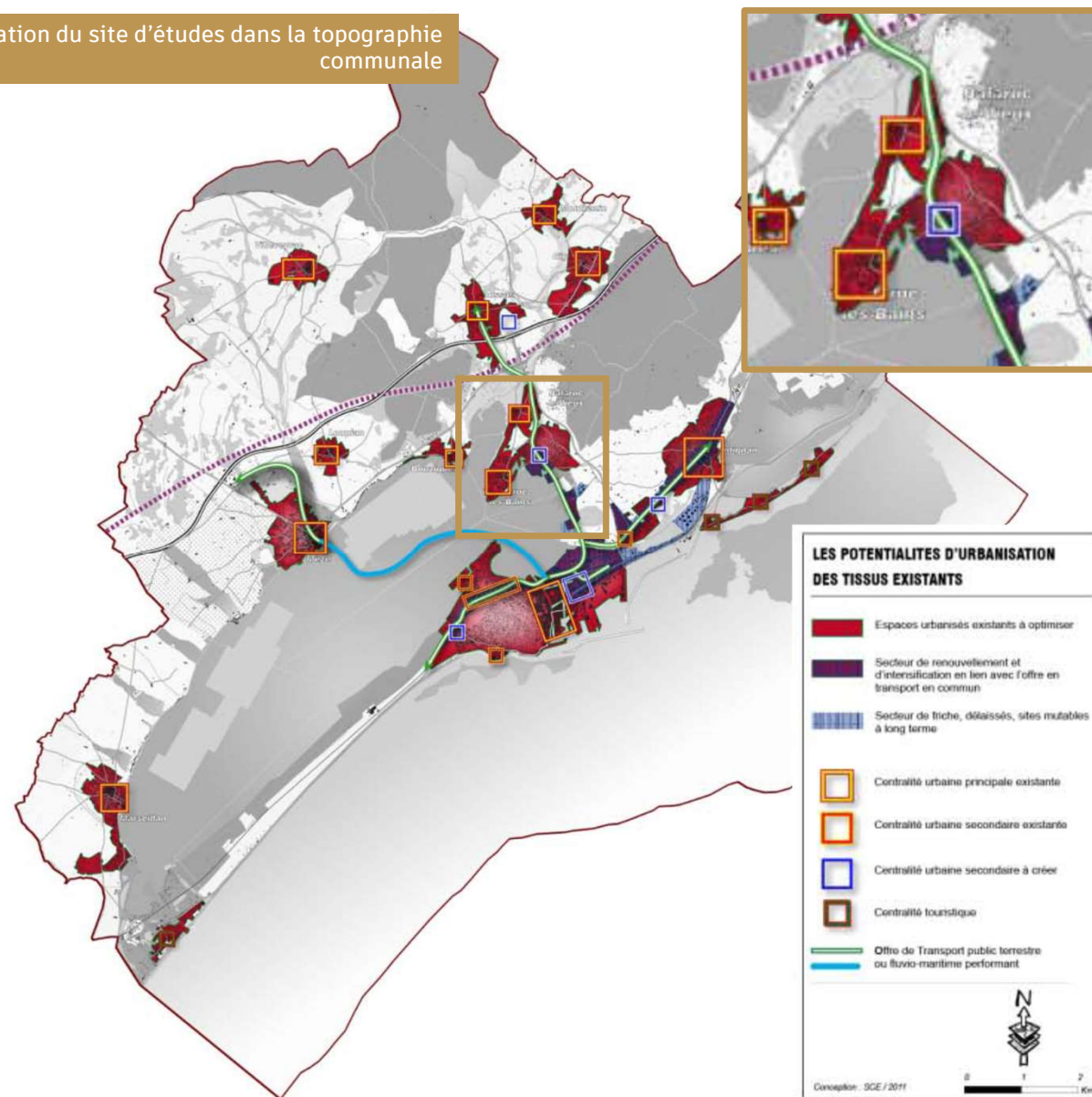
Le SCoT du Bassin de Thau et son chapitre individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer a été adopté à l'unanimité le 4 février 2014, a fixé un cap : limiter la pression démographique et l'étalement urbain, préserver le patrimoine et les ressources naturelles, favoriser les déplacements doux, soutenir la pêche, les cultures marines et les activités portuaires.

Le SCoT a fait l'objet d'une 1<sup>ère</sup> modification en 2016.

Le SCoT en vigueur place la commune de Balaruc-Bains en « cœur d'agglomération » avec Sète et Frontignan. Ce cœur d'agglomération constitue la centralité urbaine du territoire et bénéficie d'orientations visant son renforcement urbain, une forte amélioration de sa desserte tous modes et un réinvestissement majeur des friches industrielles.

**Le SCoT défini dès 2014 le principe d'un transport en commun performant sur le RD2 et identifie le site de la Raffinerie du Midi comme un secteur de friche industriel à réinvestir.**

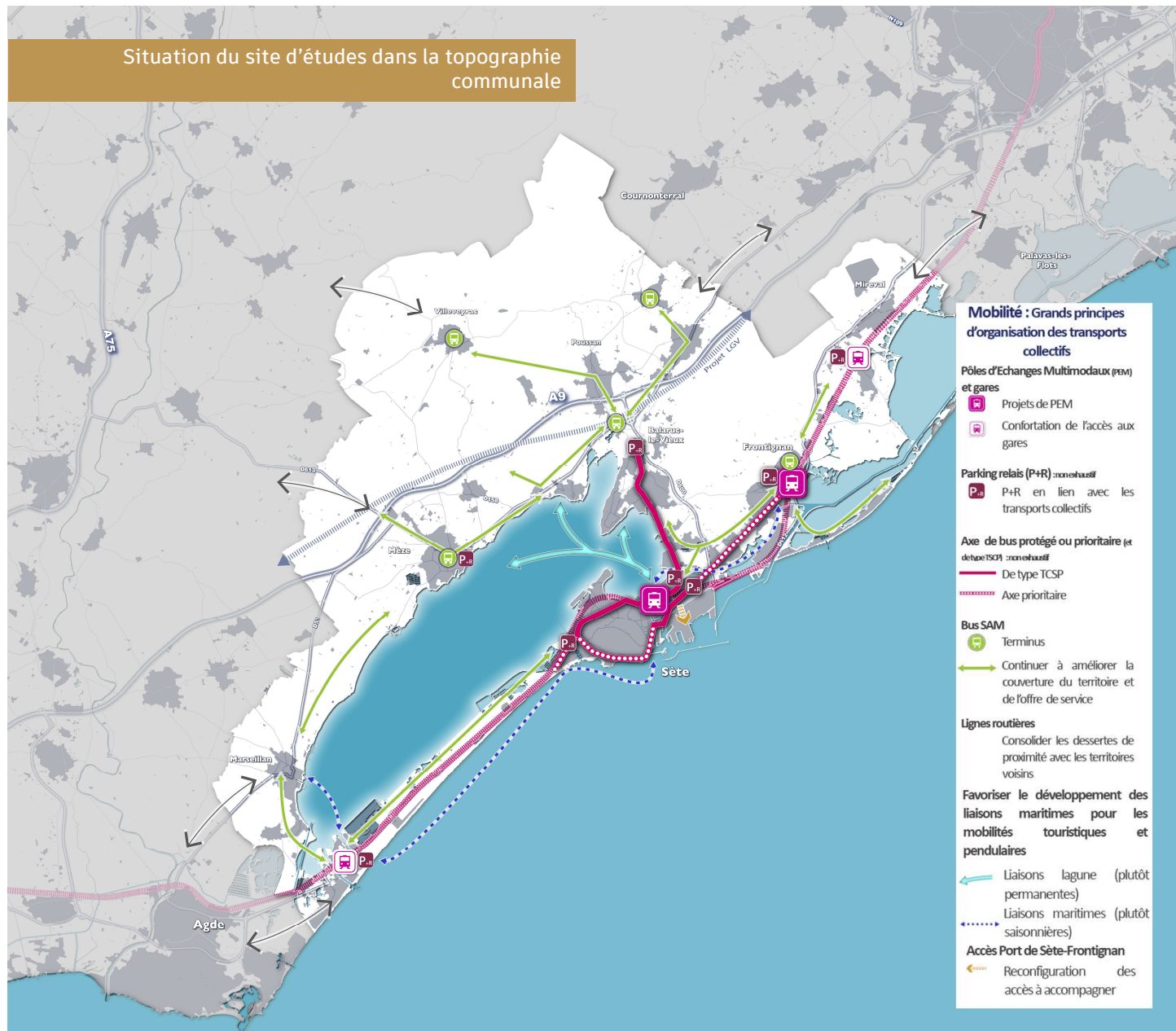
Situation du site d'études dans la topographie communale



# LE SCOT DU BASSIN DE THAU EN RÉVISION

Soucieux d'adapter les orientations du SCOT aux évolutions démographiques, sociétales, climatiques, sanitaires et législatives, le SMBT a lancé sa révision en 2017. Accélérer la transition écologique et renforcer la résilience du territoire seront les priorités de ce nouveau SCOT qui va faire l'objet d'une vaste concertation citoyenne.

Les orientations du **Projet d'Aménagement Stratégique** maintiennent les orientations du SCoT 1 en maintenant Balaruc-les-Bains dans le triangle urbain central du territoire et en organisant l'armature des mobilités autour du transport en commun performant sur la RD2. Il indique toutefois un parking relais au nord de la commune au niveau de la zone commerciale. La zone de la Raffinerie du Midi n'est pas abordée dans le PAS.



# LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS 2020 - 2030

Objectif n°2 en lien avec l'entrée de ville de Balaruc les Bains et le secteur de la raffinerie - Des transports en commun performants et attractifs – Promotion de l'intermodalité

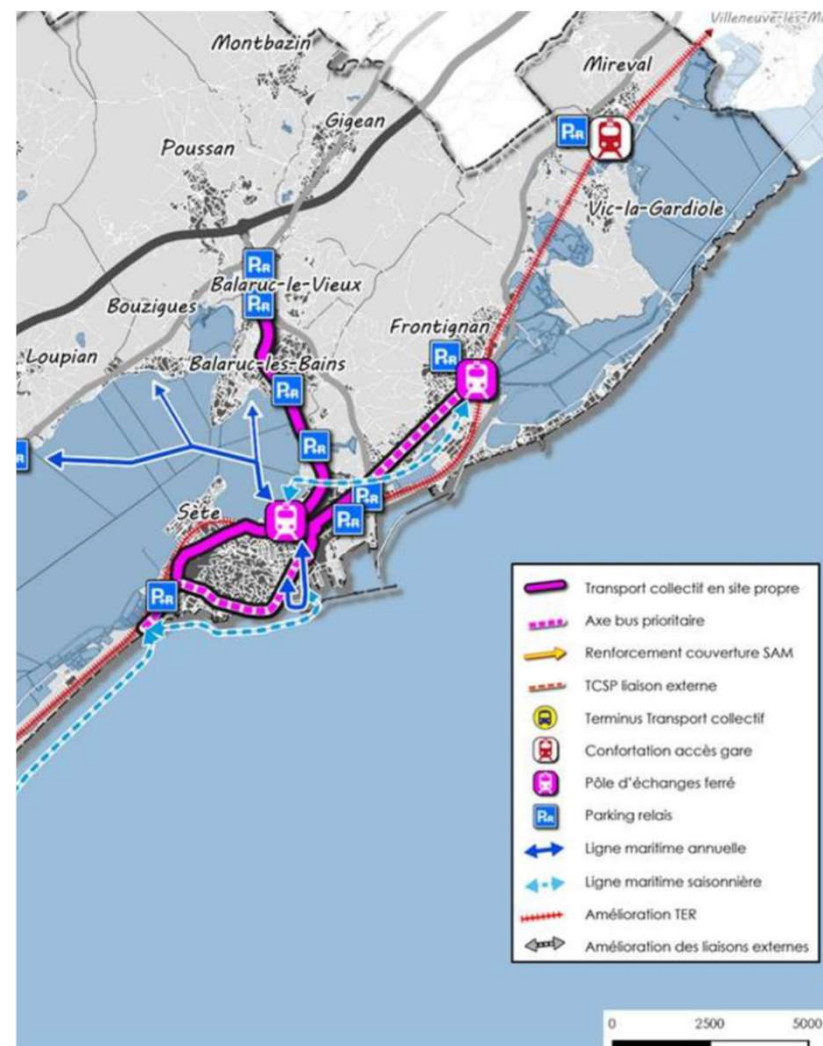
► Action 7 : Créer / conforter sur le territoire des Parcs Relais Serviciels » (mesure 24).

Une politique de stationnement articulée sur :

- des Parcs Relais pour laisser sa voiture en dehors de la ville et connectés au réseau de transports collectifs.
- des parkings de proximité aux abords des centres des villes et villages pour apaiser la ville et pouvoir marcher ou circuler à vélo ► des espaces centraux progressivement libérés de la voiture et du stationnement, pour amener de l'urbanité et pour s'y déplacer à pied, en vélo et en bus

Du fait de leur position stratégique, les sites suivants sont identifiés comme prioritaires par le PDU pour établir une trame de P+R sur le territoire :

- L'ensemble des gares ferroviaires fonctionnant en pôles d'échanges
- **L'entrée de ville de Balaruc-les-Bains à Port Suttel / Raffinerie, en lien avec le TCSP RD2,**
- L'entrée ouest de Sète,
- L'entrée est de Sète,
- L'entrée de ville de Mèze



Source : Plan de Déplacements Urbains Sète Agglopolé Méditerranée

C.



# DIAGNOSTIC PAYSAGER & URBAIN



# LA TOPOGRAPHIE DU SITE

Les piémonts de la Gardiole forment un « cirque » naturel au cœur duquel le site de la raffinerie se trouve... ouvrant des vues sur le bassin et sur le site.

Cette situation explique notamment la situation du site dans le grand paysage communal mais aussi les contraintes qui pèsent sur l'aménagement du site aujourd'hui et en particulier les contraintes hydrauliques puisque le site collecte les eaux d'un bassin versant assez large



# LA TOPOGRAPHIE DU SITE

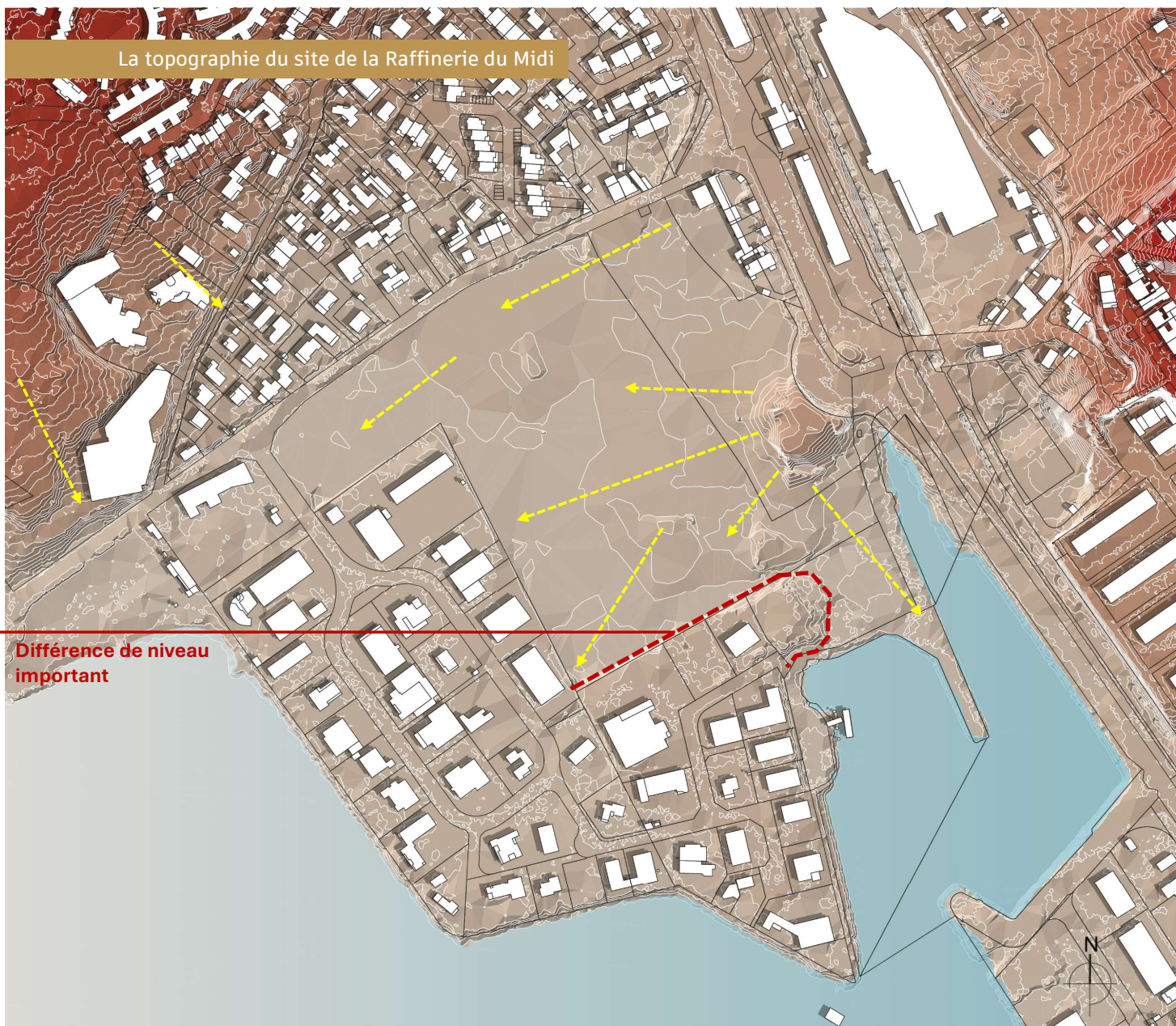
Une topographie du site qui présente globalement des pentes faibles depuis la pinède dans un sens Est-Ouest et NE-SO

Le modelé du terrain montre une certaine complexité liée aux déblais/remblais du site et aux travaux de dépollution

Le parc d'activités du Port (hors plan topo), est surélevée par rapport au site de la Raffinerie avec parfois des talus / murs de soutènements importants

Une topographie qui influe fortement sur la circulation des eaux de ruissellement sur le site avec des points bas où l'eau stagne sans exutoire.

Des micro-dépressions dues aux travaux de dépollution et le retrait de certains silos, ont engendré la création de zones humides



# DES ESPACES PAYSAGERS FRAGMENTÉS

- 374 Ha de végétation soit 43% de la commune dont :
  - 18% de végétation arborée
  - 42% de végétation arbustive
  - 40% de formation herbacée (pelouses, prairies)

(Source : OCS GE 2021)

- Des espaces fragmentés notamment par le réseau routier
- Une position stratégique pour recréer de la continuité



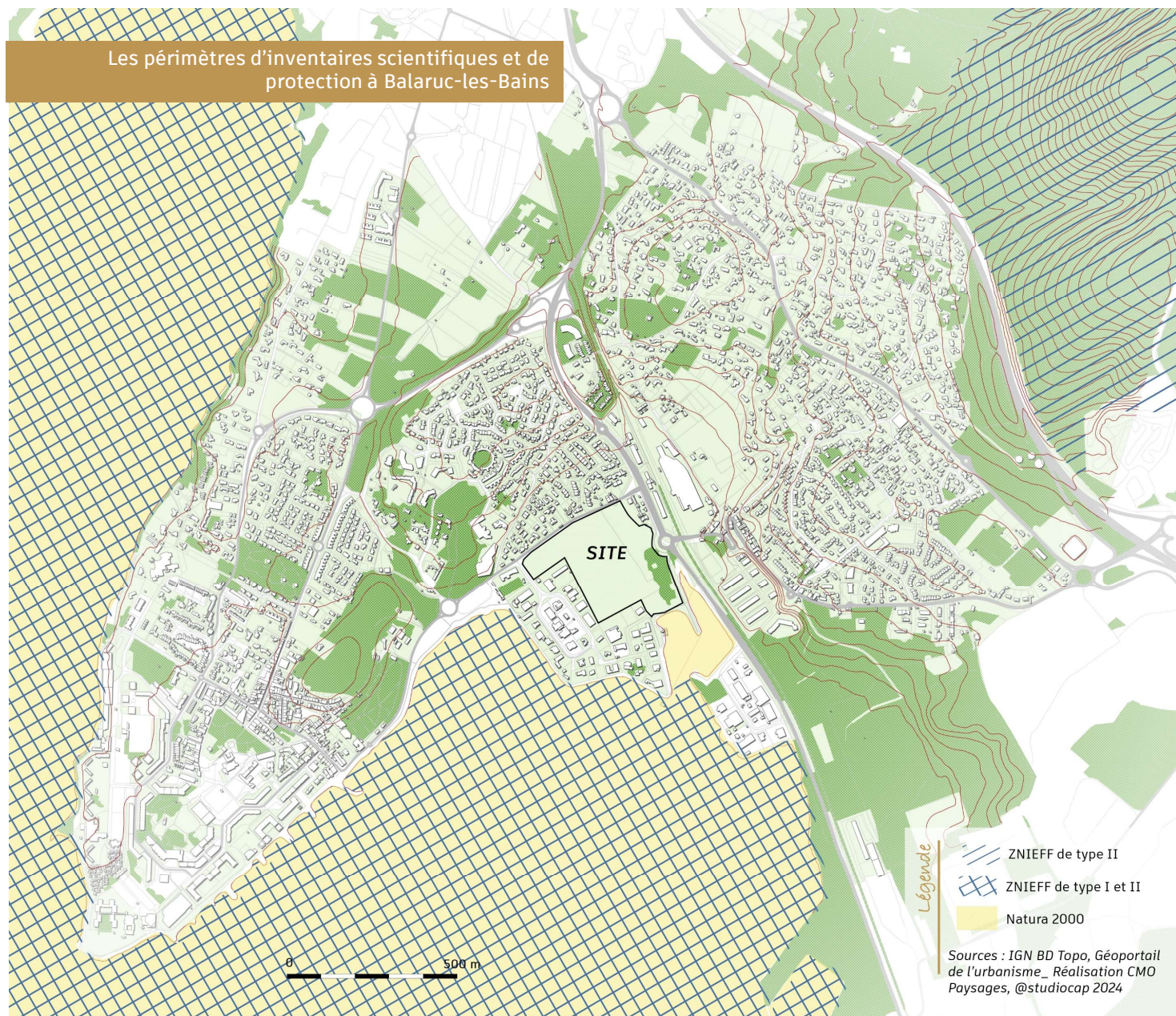
# LES PROTECTIONS AUX ABORDS DU SITE

## Les périmètres d'inventaires scientifiques :

- Deux ZNIEFF de type II :
  - Complexe paludo-laguno-dunaire de Bagnas et de Thau
  - Montagne de la Gardiole
- Une ZNIEFF de type I : Etang de Thau

## Les périmètres de protection :

- Deux sites Natura 2000 :
  - Une Zone de Protection Spéciale (ZPS) : Etang de Thau et lido de Sète à Agde
  - Une Zone Spéciale de Conservation (ZSC) : Herbiers de l'étang de Thau



# UN SITE PEU PERMÉABLE VISUELLEMENT

- Un site clôturé dans sa quasi-intégralité
- Un mur de clôture H. 2m le long de l'avenue de la Gare (sauf partie Est : clôture grillagée)
- Un masque végétal créé par les pins et la végétation arbustive en limite Est et Ouest



# DES VUES OUVERTES SUR LE GRAND PAYSAGE

- Depuis le site, vue qualitative du massif de la Gardiole et de Port Suttel
- Masque végétal discontinu en partie Ouest qui laisse percevoir la zone d'activités



Vue sur le massif de la Gardiole et l'espace boisé classé



Vue sur Port Suttel



Vues sur la zone d'activités

# UNE FLORE OPPORTUNISTE

- Des conditions très contraignantes pour la flore (pollution, présence d'eau, salinité)
- De nombreuses plantes invasives à fort développement
- Des espaces boisés peu entretenus, potentiellement dangereux (relargage de branches, chute d'arbres)

Légende

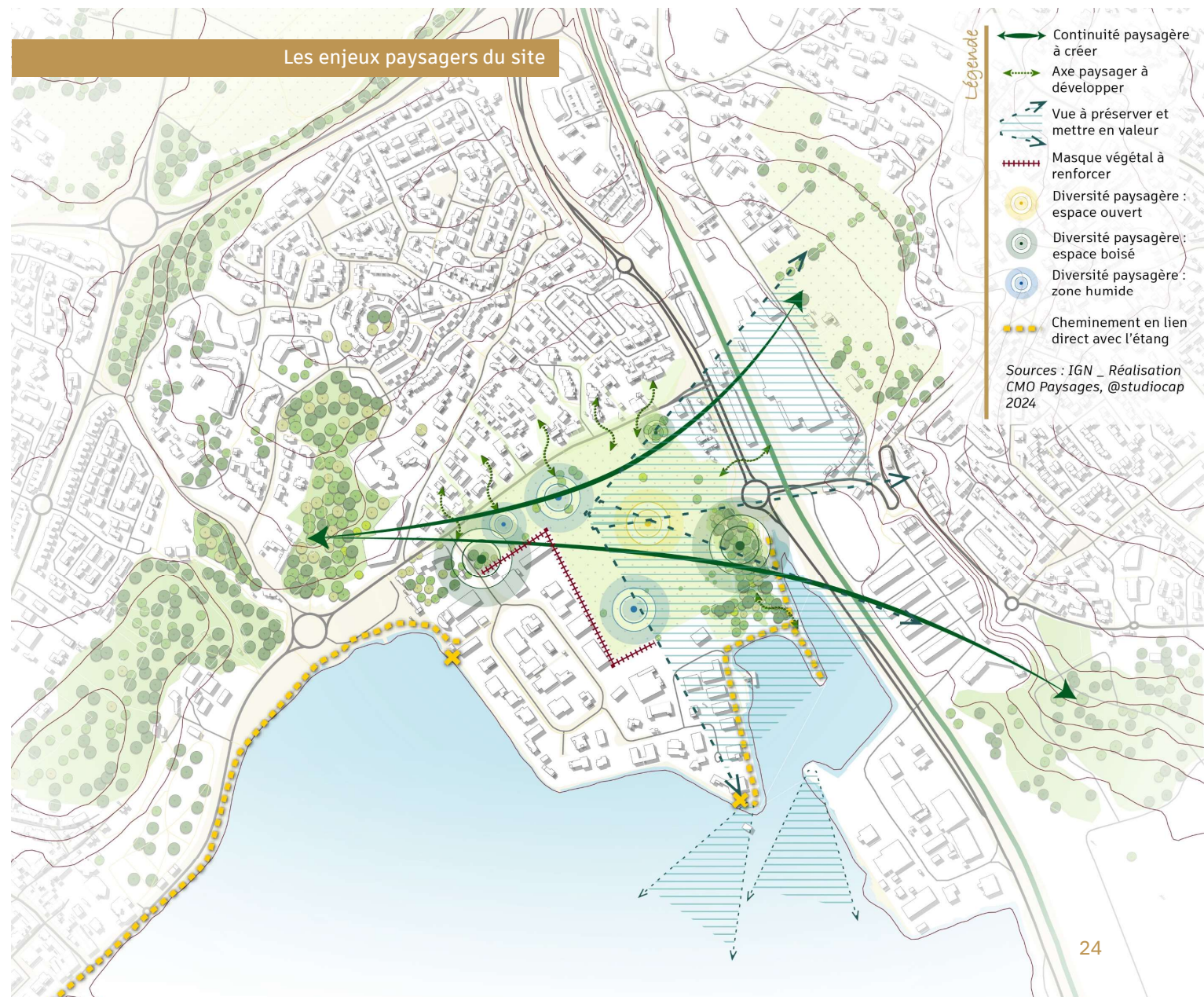
- Boisement de pins d'Alep, accompagné d'une flore de type boisement méditerranéen traditionnel (pistacia lentiscus, asparagus angustifolia viburnum tinus,...)
- Cannes de Provence (Arundo donax)
- Haies de plantes majoritairement invasives (ailante, cannes de Provence, robinier, ...)
- Herbe de la Pampa (Cortaderia selloana)
- Prairie à jonc épars (Juncus effusus)
- Roseaux (Phragmites australis)
- Mare temporaire
- Déchets industriels
- Prairie - plantes nitrophiles et halophytes (salicorne, obione, inule, ...)
- Zone humide

Sources : Diagnostic VERDI, visite terrain 24.09.24  
Réalisation : CMD Paysages, @studiocap 2024



# LES ENJEUX PAYSAGERS

- Recréer des continuités paysagères à l'échelle de la commune
- Maîtriser les plantes à caractère invasif pour diversifier le patrimoine végétal
- Préserver les vues qualitatives sur le grand paysage
- Affirmer la mosaïque de paysages présents
- Renforcer le masque végétal en interface avec la zone d'activités
- Valoriser les vues vers l'étang aujourd'hui peu accessibles
- Recréer une continuité des cheminements en lien direct avec l'étang





# UNE ENTRÉE DE LA STATION PATRIMONIALE...

Une entrée marquée par des bâtis patrimoniaux

Un espace public généreux mais mal utilisé (une entrée « routière »)

Un potentiel important pour proposer un espace public de qualité et renforcer la centralité



# ... MAIS AUJOURD'HUI PEU MISE EN VALEUR

Un espace public généreux mais mal utilisé

Faible place du végétal en dehors des jardins privatifs (peu de plantations)  
Forte minéralité et en particulier à destination de la voiture particulière  
Inconfort des modes actifs...

Un potentiel important pour proposer un espace public de qualité et renforcer la centralité mais qui nécessite de reconfigurer l'espace

Différents types de mobiliers d'éclairage

Fontaine peu visible

Une place importante donnée à la voiture (voies, contre-voies, stationnements...)

Silos de l'usine SIBELCO



# L'AVENUE DE LA GARE

L'Avenue de la gare constitue aujourd'hui l'axe principal d'accès à la station.

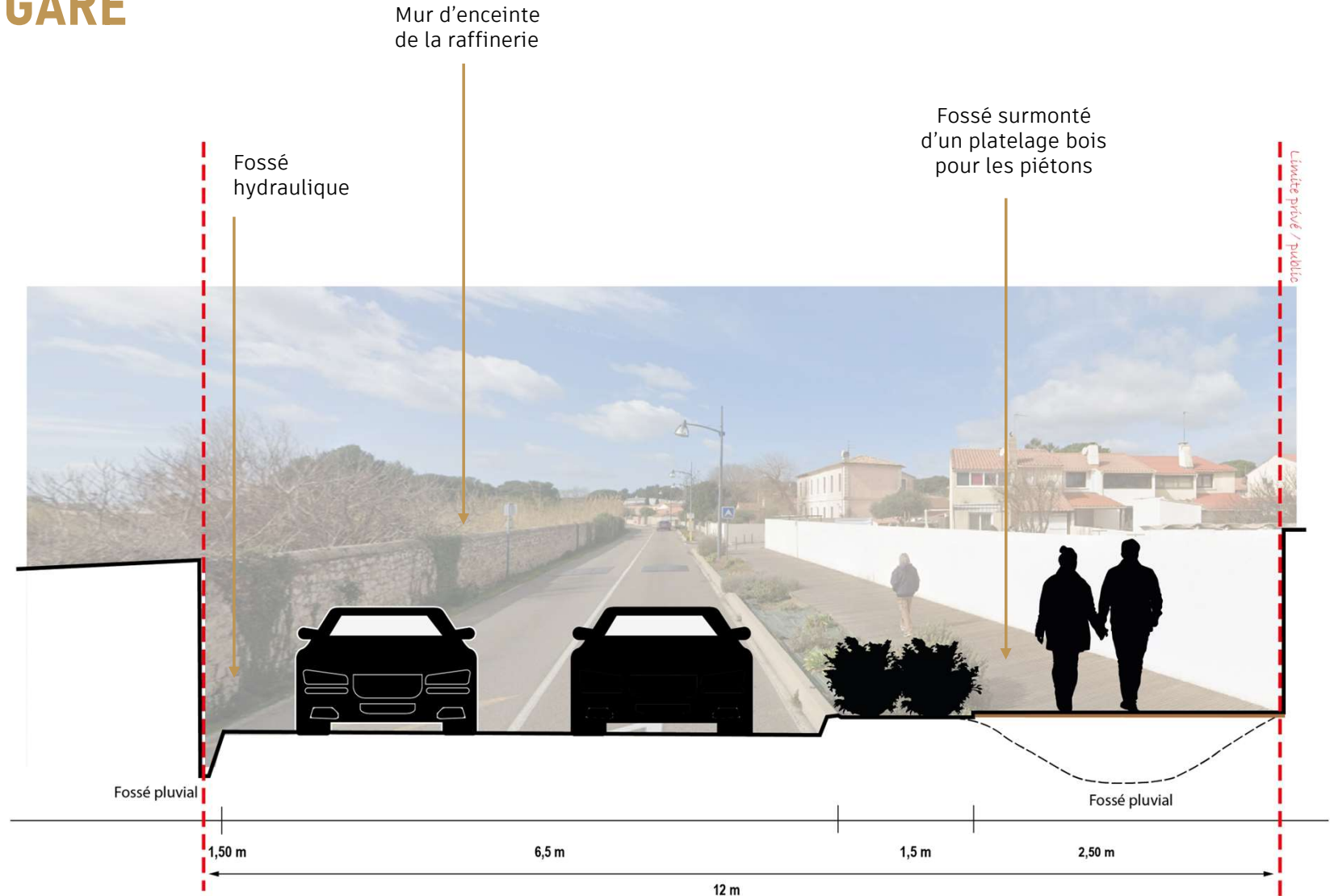
Son profil varie entre 10 m. au plus réduit et 12 m (section centrale) et assure la transition entre le site de la Raffinerie marqué par son mur de clôture de plus de 2 m. de hauteur aux tissus résidentiels pavillonnaires du quartier de Pech Méja.

Son profil n'est pas régulier sur tout le linéaire, se « pinçant » au gré de la domanialité privée et de l'implantation des constructions (parfois à l'alignement)

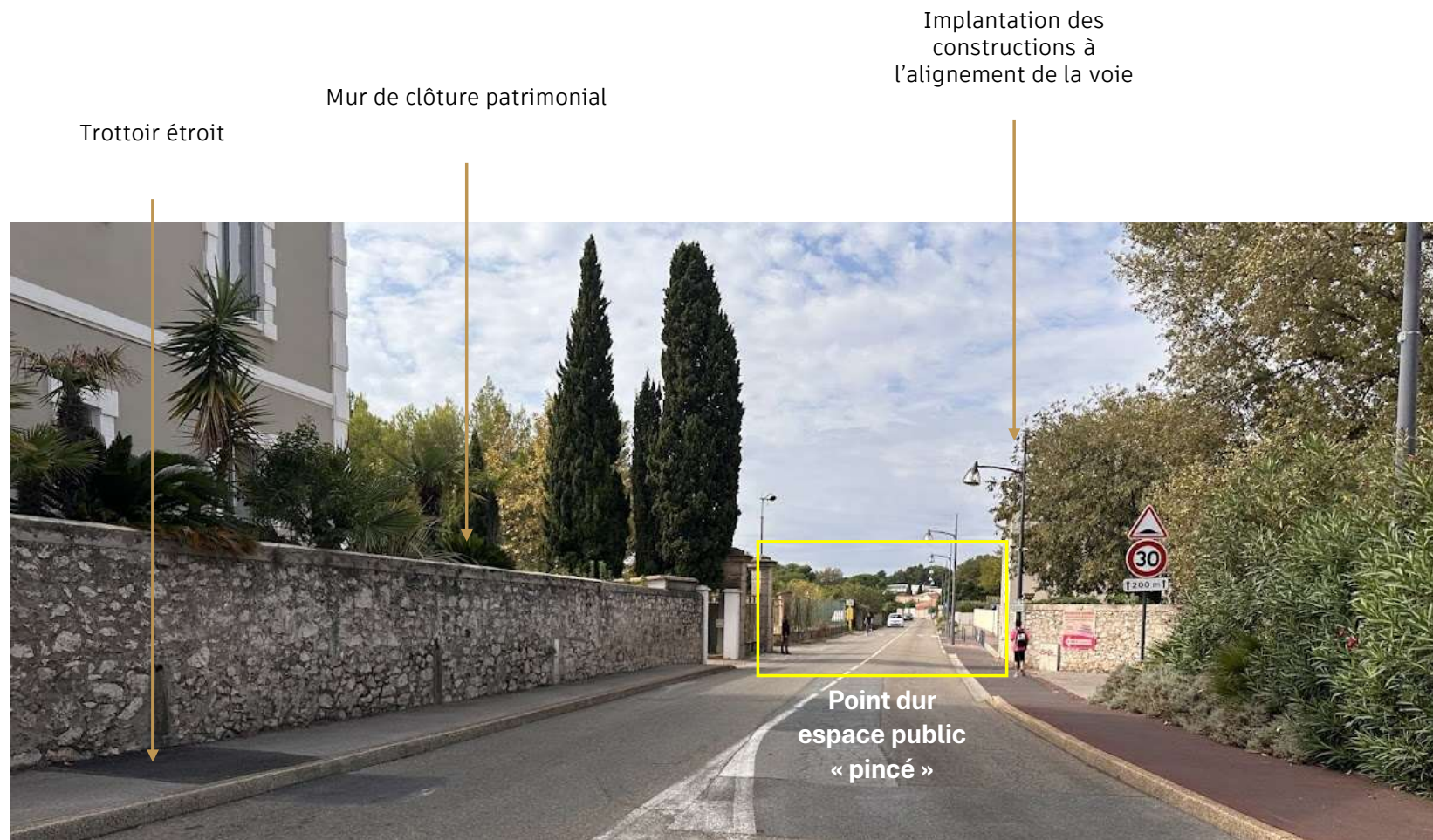
Cet axe a déjà fait l'objet de travaux afin de réaliser un passage dédié aux piétons par la mise en œuvre d'un platelage sur le fossé hydraulique (maintenu sous le platelage)...

Cet axe ne permet pas aux deux roues de circuler de manière sécurisée.

**Accès historique à la station, cet axe d'entrée de ville, bien que jouant son rôle pour les véhicules, pourrait être reconfiguré et traité plus qualitativement en réinvestissant le site de la Raffinerie.**



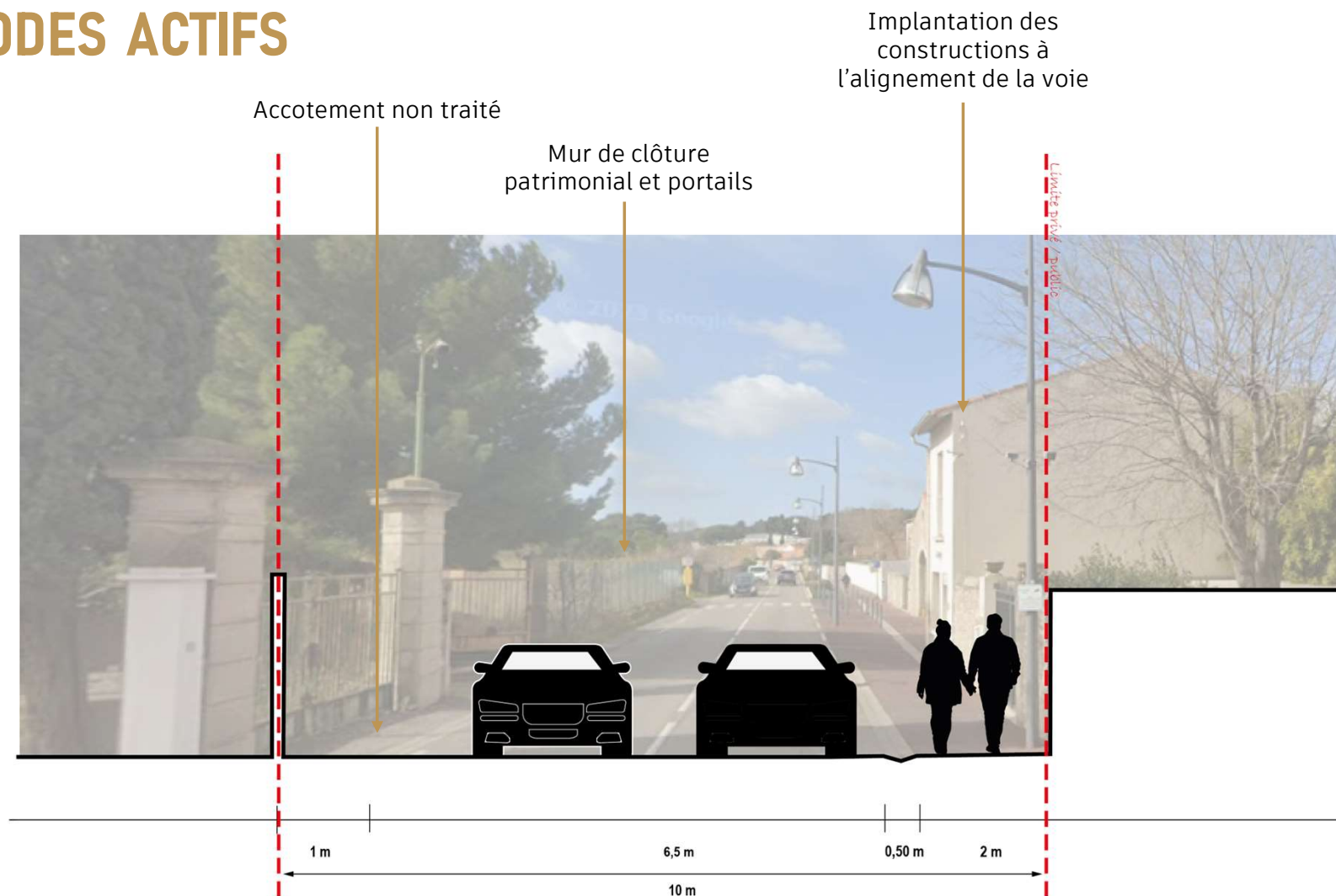
# UNE ENTRÉE QUI SE RÉTRÉCIE ET LAISSE PEU DE PLACE AUX MODES ACTIFS



# UNE ENTRÉE QUI SE RÉTRÉCIE ET LAISSE PEU DE PLACE AUX MODES ACTIFS

Cette coupe présente une section de l'Avenue de la Gare rétrécie en raison de contraintes foncières : un mur de clôture d'un côté de la voie et une implantation à l'alignement contraignent fortement les possibilités d'élargissement de la voie...

Ce point dur foncier devra amener à s'interroger sur le partage de l'espace public entre les modes... ici le trafic routier est clairement priorisé avec une chaussée de près de 6,50 m.



# UN ACCÈS ALTERNATIF ENVISAGEABLE

Le giratoire entre la RD2 et l'avenue du Serpentin constitue un accès potentiel pour accéder au site, qui permettrait de connecter directement la station au RD2 en desservant le quartier des usines...

Cette option a été étudiée précédemment et ce carrefour sera modifié en ce sens dans le cadre des travaux du TCSP sur le RD2.

Son maintien en giratoire ou sa transformation en carrefour à feu est encore à l'étude.

**Cette opportunité sera à évaluer au regard des contraintes hydrauliques et pollution du site... et notamment des travaux de dépollution programmés au droit du giratoire.**

Source : Sète Agglopolète Méditerranée – Copil RD2 / 2024

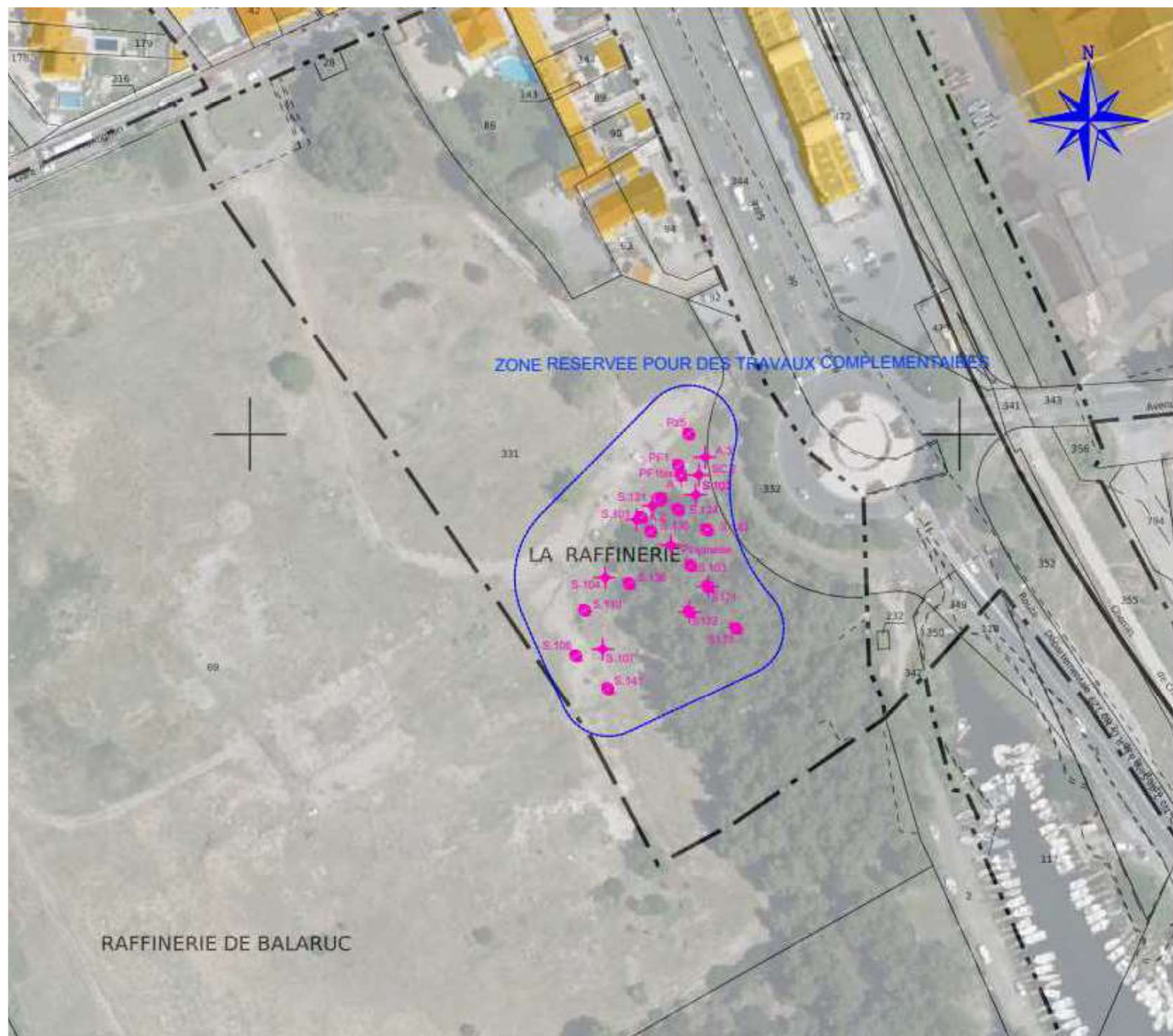


# UN ACCÈS ALTERNATIF ENVISAGEABLE... MAIS CONTRAIT PAR LES TRAVAUX DE DÉPOLLUTION

Les travaux de dépollution du site devraient se poursuivre encore quelques temps (combien de temps ?) pour poursuivre l'écrouissage des eaux souterraines...

Ces travaux constituent un point dur qu'il faudra discuter avec la DDTM afin d'évaluer si une voie peut être compatible avec ces travaux.

Source : DDTM34

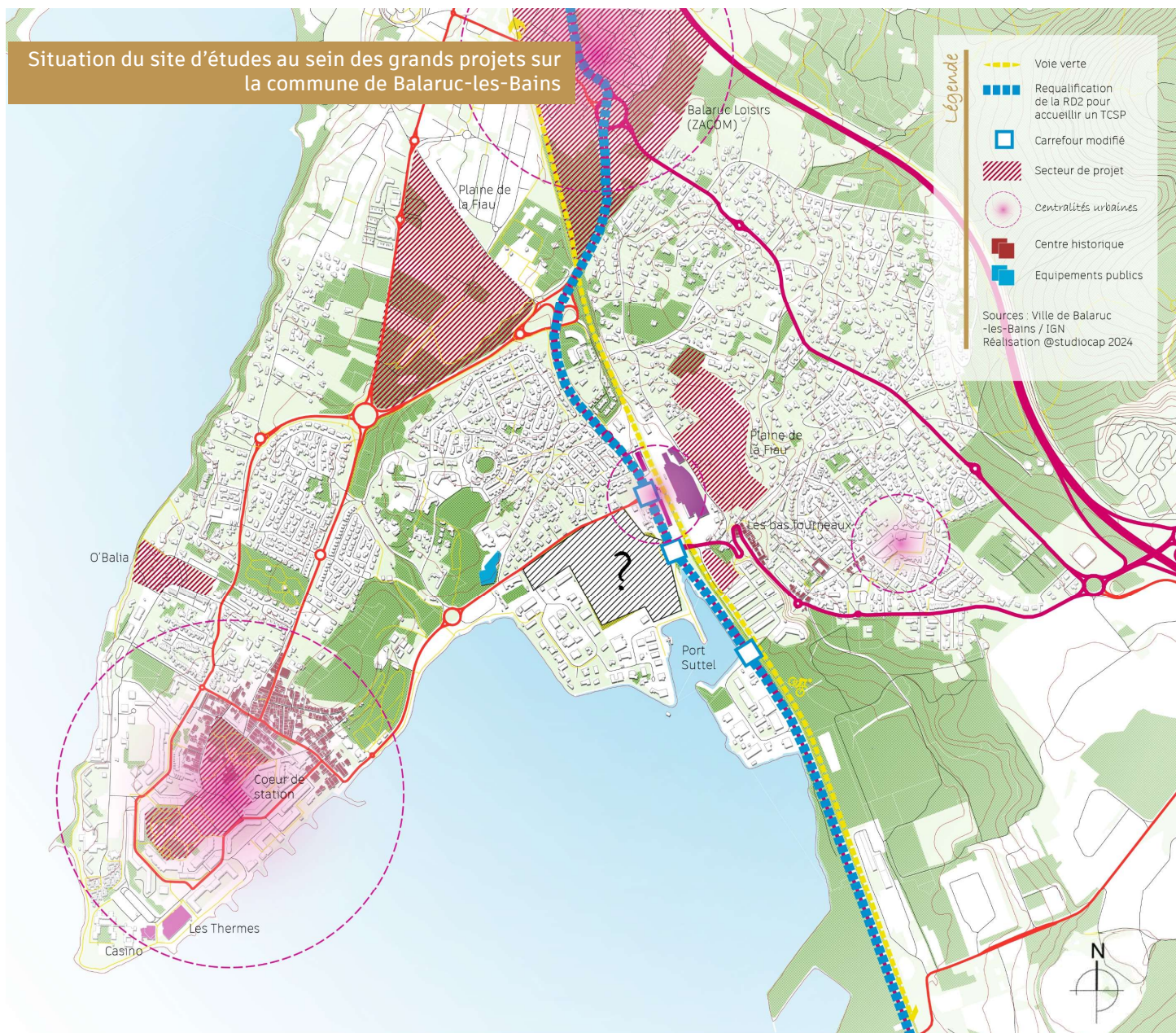


# LES DYNAMIQUES À PROXIMITÉ DU SITE

Le site de la Raffinerie se situe au cœur de nombreux projets communaux et intercommunaux qui vont contribuer à un « rééquilibrage » des fonctions urbaines sur le territoire communal :

- Cœur de station : 40 logements et commerces + maison de santé
- Les Nieux : 213 logements
- Les Bas Fourneaux : 40 logements et éventuellement commerces
- La Fiau : zone d'équipements sportifs
- Balaruc Loisirs : ZACOM, offre commerciale renouvelée
- Aménagement du secteur Hespérides / O'balia : réhabilitation et l'extension d'O'balia, construction d'un hôtel et aménagement des espaces publics.

Le site s'inscrit au cœur de la ville, en pivot entre plusieurs quartiers (la station, les usines, Balaruc Loisirs... les projets portés par la Ville vont renforcer son rôle stratégique au cœur de ces dynamiques.





# LES DYNAMIQUES À PROXIMITÉ DU SITE

Le site de la Raffinerie jouxte le RD2 qui sera reconfiguré avec la mise en œuvre d'un transport en commun en site propre qui proposera en bordure du site :

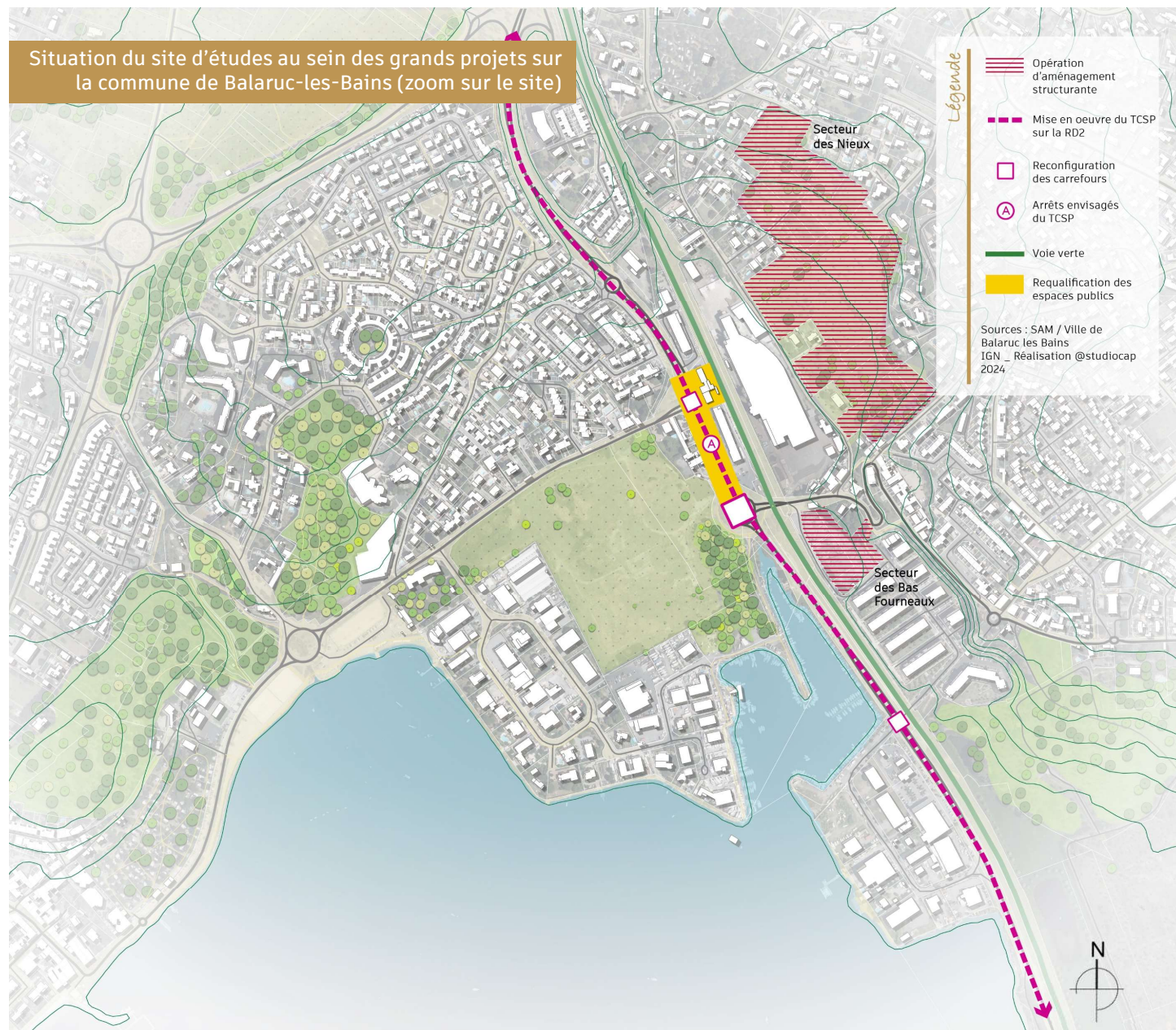
- Une requalification globale et qualitative des espaces publics ;
- La réalisation d'une station du TCSP ;
- La reconfiguration des carrefours d'accès à la station et au quartier des usines ;

Ces travaux viendront conforter le rôle de cet espace comme une centralité urbaine autour de la station.

Le site pourrait ainsi contribuer à la transformation urbaine de ce secteur à enjeu de la commune. En particulier, la proximité de la station est une opportunité pour changer les habitudes de déplacement des usagers et le site de la Raffinerie est envisagé pour y développer une offre de stationnement et ainsi constituer une offre multimodale d'intérêt communal voire intercommunal.



Source : Sète Agglopôle Méditerranée – Copil RD2 / 2024



D.

# LES USAGES AUTOUR DU SITE



# LES OCCUPATIONS AUTOUR DU SITE

Le site de la Raffinerie joue un rôle d'interface entre des occupations assez hétérogènes :

- Le tissu résidentiel de Pech Méjà,
- Le Parc d'Activités du Port,
- Les occupations commerciales et industrielles autour du RD2 ;
- Des équipements publics à l'Ouest

Le parc d'activités du Port, un site en perte de vitesse malgré un potentiel fort lié à Port Suttel et aux activités nautiques mais cannibalisée par des occupations peu compatibles (en particulier les nombreux logements).

Un site à l'interface de 3 grandes polarités : une polarité d'équipements publics à l'Ouest, la polarité nautique de Port Suttel et la polarité commerciale de la RD2...



# LE FONCIER

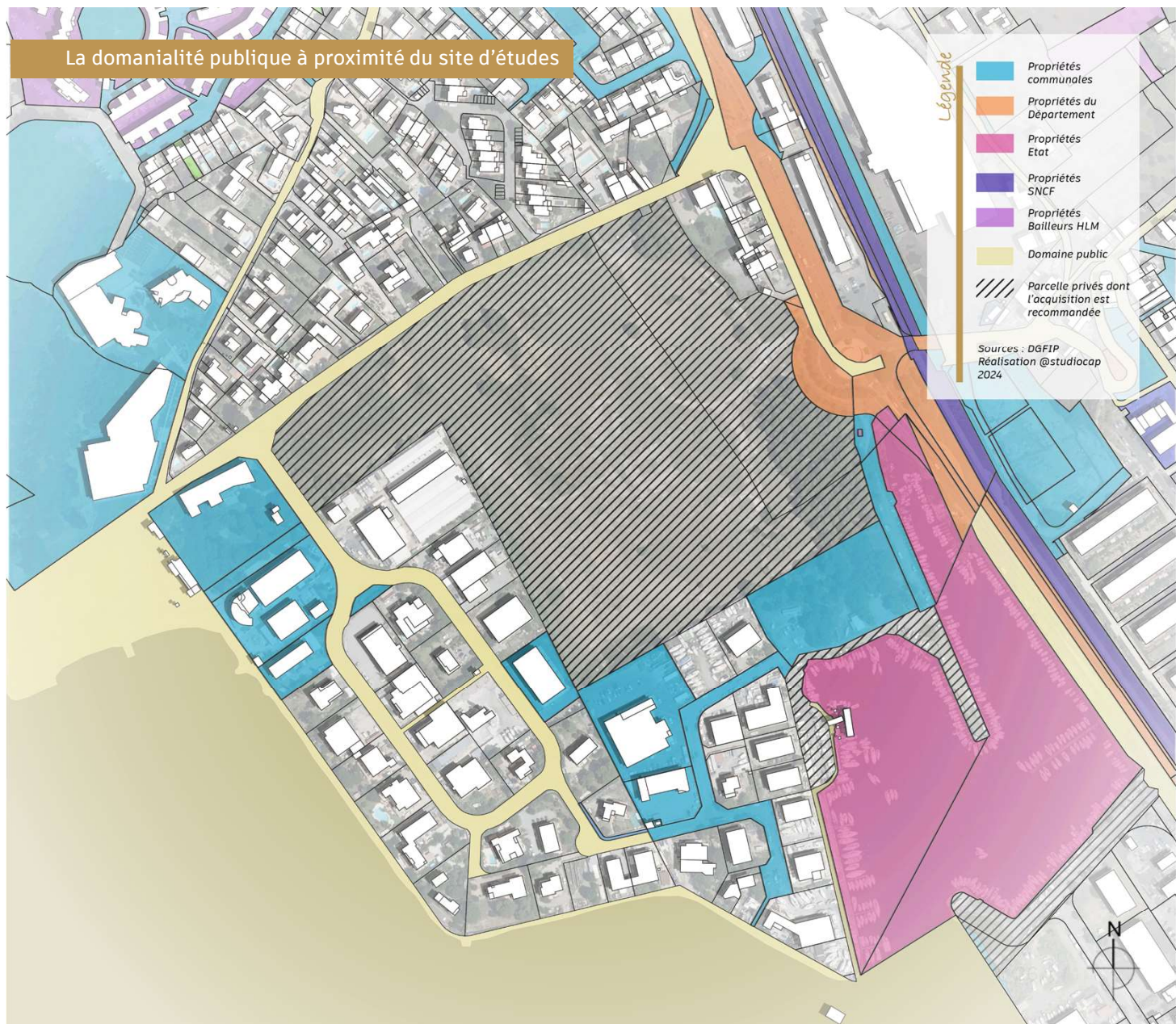
Le site dit de la Raffinerie est aujourd'hui propriété de la Raffinerie du Midi.

Plusieurs fonciers attenants au site sont propriétés communales et permettent d'envisager le site dans une dimension élargie.

En particulier 2 parcelles sur le lieu-dit « Port Suttel » ont été acquises par la Ville et pourraient être stratégiques pour le réaménagement du Port (selon sa capacité d'accueil et son niveau de pollution notamment)

L'acquisition du foncier de la Raffinerie est envisagée bien que son usage soit très hypothétique au regard des contraintes du site. La maîtrise foncière est également à interroger sur la zone d'intermarché au Sud, en particulier pour répondre aux besoins liés à l'activité nautique et au réaménagement de Port Suttel...

## La domanialité publique à proximité du site d'études



# LA PLAISANCE SUR L'ÉTANG DE THAU

L'étang offre des conditions de pratique particulièrement favorables au développement des différentes formes de plaisance et de la filière associée :

- Une surface de plan d'eau importante avec des conditions de navigation plutôt favorables à différents types de pratique. Les pratiques de voile sportive y sont particulièrement importantes
- Un environnement unique en eau saumâtre particulièrement propice pour la pratique de la pêche
- Une culture maritime forte
- Un rôle de "base arrière" pour les pratiques en mer, ayant favorisé le développement de la filière professionnelle (chantier naval notamment)

Les pratiques nautiques et de plaisance y sont importantes et diversifiées

L'activité s'est progressivement développée, de manière plutôt informelle, dans les interstices disponibles et/ou libérées par les activités historiques.

A ce jour, différentes dynamiques sont en œuvre pour tenter de réguler et de mieux organiser les pratiques de plaisance, notamment pour maîtriser et réduire leur impact sur la dégradation du milieu naturel. Les enjeux autour de la qualité de l'eau y sont particulièrement prégnants :

- Mise en place d'un *numerus clausus* via le Schéma de Mise en Valeur de la Mer du SCoT (SMVM)
- Mise en place d'arrêtés visant à maîtriser les flux et interdire le mouillage dans l'étang
- Mise en œuvre d'une dynamique de régularisation des installations de plaisance, accompagnée de projets de mise aux normes > dans lequel s'inscrit le projet de "Port Suttel"



# LA SITUATION DE "PORT SUTTEL"

"Port Suttel" illustre parfaitement cette dynamique de développement non maîtrisé de la plaisance dans l'étang de Thau

**Développement d'une pratique dans un espace qui n'est considéré comme un port.**

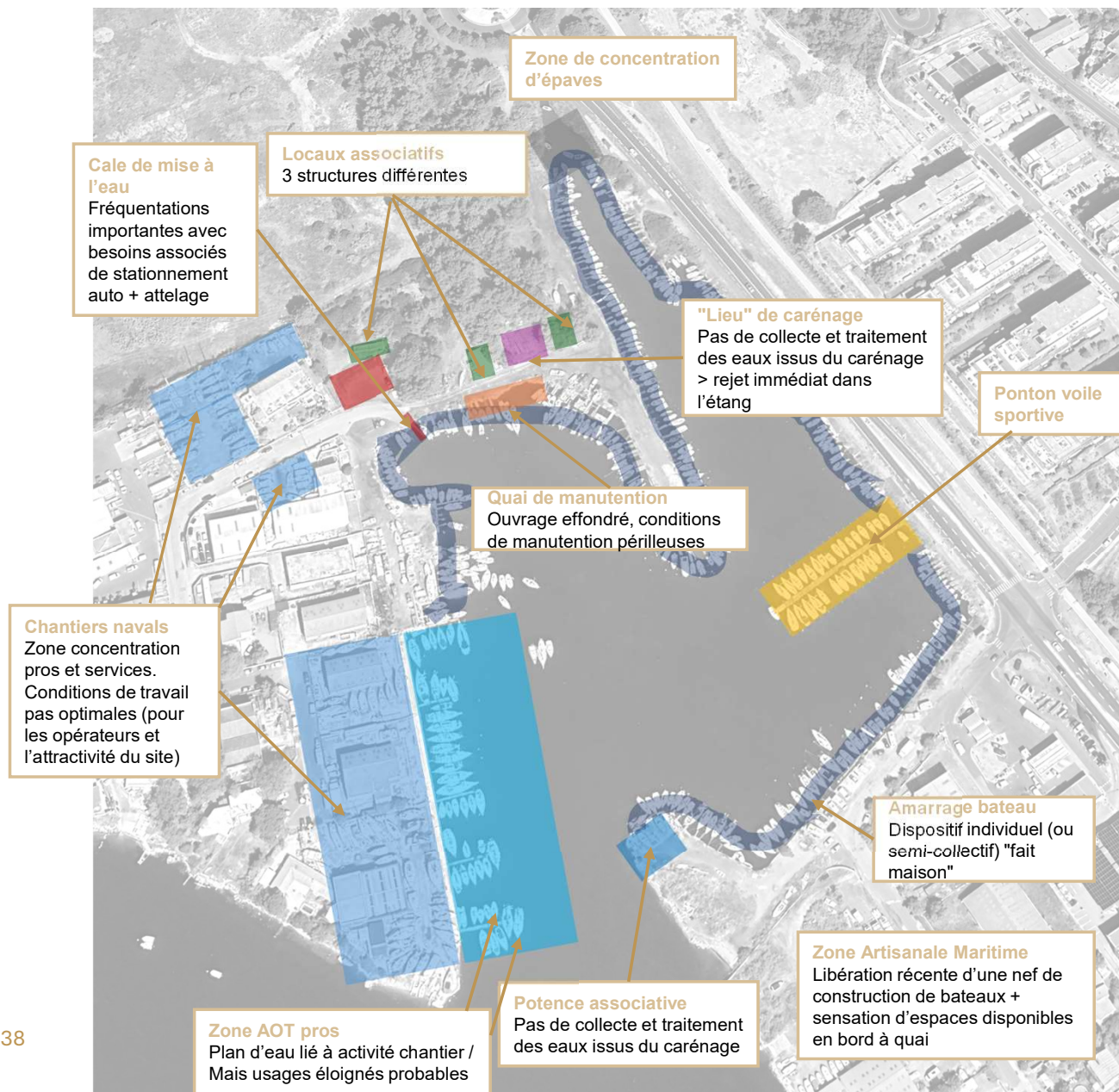
Nombre de bateaux important, autour d'une pratique de pêche plaisance locale + voile sportive. L'activité est organisée par 3 associations. Les conditions d'organisation de la pratique ne sont pas satisfaisantes : problème de confort, sécurité et environnement (carénage ...). *A noter que le problème de pollution lié au carénage est lié à la présence d'une zone identifiée pour accueillir ces usages mais pas équipée pour collecter et traiter les déchets issus de ce carénage. Le simple fait de condamner cette aire et de réorienter les usages vers les professionnels ou des aires situées à proximité permettrait de résoudre ce problème.*

Cette offre "low cost" répond néanmoins à une demande locale peu demandeuse de services complémentaires et qui ne pourra absorber des augmentations tarifaires importantes.

Le port accueille ainsi une triple fonction :

1. Port d'attache de petites unités, plutôt anciennes à dominante moteur + cas spécifique d'une association de voile sportive avec des bateaux à voile (valeur globalement supérieure aux autres) qui s'organise à partir de son "propre" ponton + voiliers habitables (et habités) sur le quai "professionnel"
2. Site de mise à l'eau de bateaux transportables, générant des flux importants de bateaux externes au port. Dans un contexte généralisé de limitation des accès à l'étang pour la plaisance (fermeture de cales), les pratiques s'y développent fortement
3. Développement d'une fonction technique avec la présence de chantiers navals et d'espaces techniques associés. Ces chantiers travaillent des unités externes au port (voiliers de croisière notamment) et proposent une offre de services et de compétences globales. Ces activités s'organisent à partir de fonciers privés situés dans les 2 Zones d'Activités / Artisanales qui ceinturent le port, dans des conditions plus ou moins satisfaisantes en termes de confort, sécurité et performance environnementale. Ces fonciers fonctionnent avec des "Autorisation d'Occupation Temporaire Plan d'eau"

A noter que "Port Suttel" n'est pas un lieu de promenade ou de contemplation, il semble réservé à des usages nautiques et techniques.



# PROJET

## Étude SAFEGE

Dossier pour l'aménagement d'une ZMEL (Zone de Mouillage et d'Équipements Légers pour la plaisance)

Aménagement de 300 places sur pontons autour de l'éperon central (Les place situées dans les AOT pros ne sont pas comptabilisés)

Aménagement d'une capitainerie avec services + local associatif

Aménagement d'un quai de manutention

Mise aux normes de l'aire de carénage existante

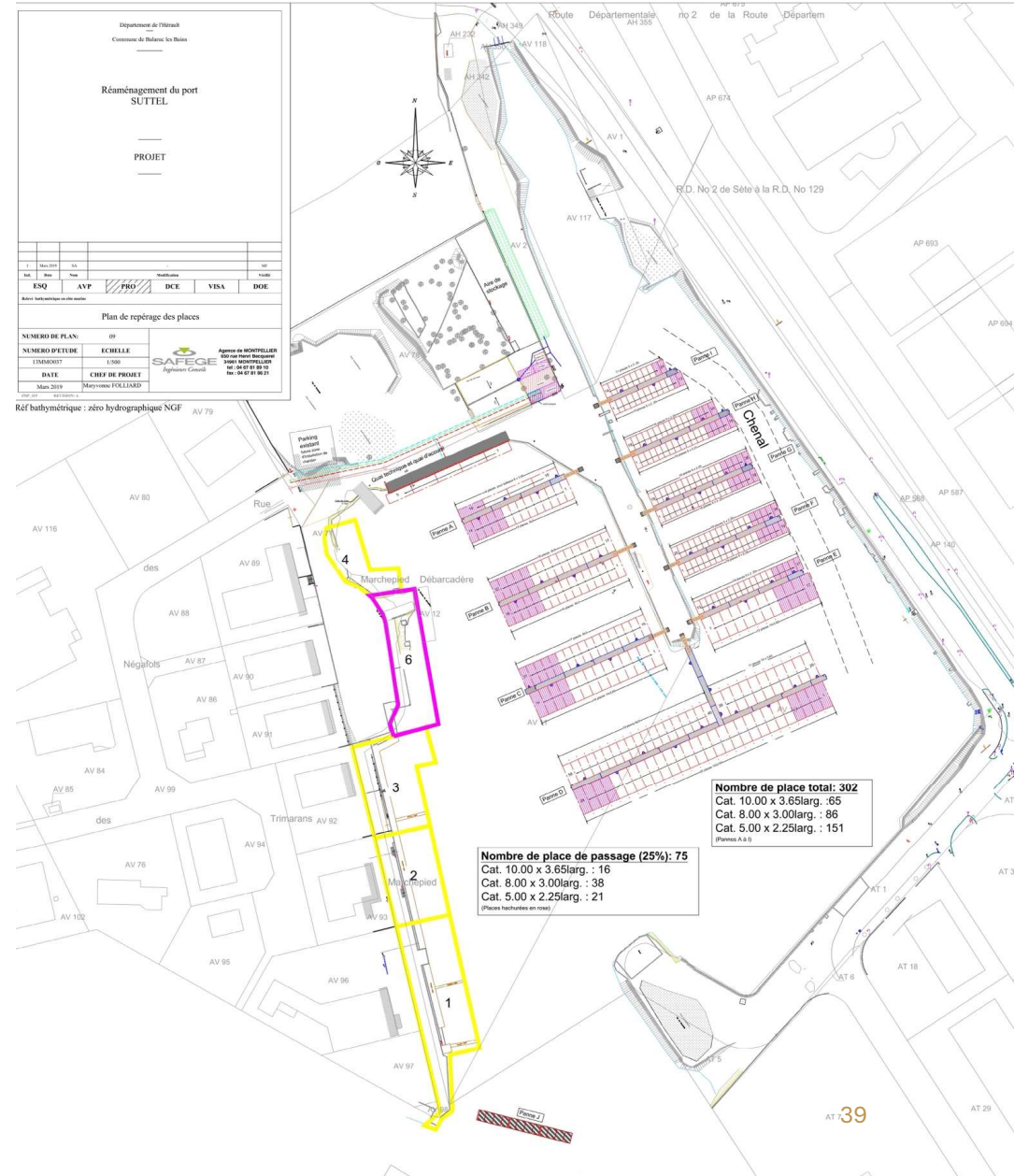
Absence de dragage

## Étude INGEROP

Ajout d'un port à sec et d'un parking plaisancier dans le secteur de la raffinerie

### Phasage opérationnel

- I. Le Port
  1. Éléments techniques
  2. Bâti et revêtements
  3. Port à sec
- II. Accès temporaire
  4. La ferme solaire et son accès de service
  5. Parking équipements sportifs
  6. Parking du Port
  7. Parking TCSP/navette
- III. En parallèle de l'aménagement du TCSP
  8. Voirie transversale et carrefour y compris signal entrée de ville
  9. Sens unique et modes doux sur l'avenue de la gare
- IV. Espaces qualitatifs
  10. Promenade le long de l'étang
  11. Cheminement dans l'espace boisé classé
  12. Aménagements sur la pointe ouest
  13. Aménagements au cœur du projet entre la ferme solaire et la voie transversale.



# ANALYSE DES BESOINS ET POTENTIELS

A terme, la situation de "port Suttel" doit être régularisée, suite à un transfert de gestion de l'Etat vers la Commune. Ce transfert ne pourra se faire qu'à partir du moment où l'offre portuaire permettra de répondre de manière satisfaisante aux différentes problématiques relevées : état des installations, sécurité d'usage du site, impacts environnementaux liés à la pratique ...

Il n'existe pas de normes ou de standards particuliers visant à déterminer les éléments constitutifs d'un "vrai port" en dehors de quelques sujets, et notamment le nombre de sanitaires et leur distance avec les bateaux (règlement sanitaire départemental). Pour autant, il conviendra de déployer des solutions qui permettent de répondre de manière satisfaisante aux différents besoins relevés, à la fois pour améliorer les conditions d'organisation de la pratique mais surtout sécuriser le futur cadre d'organisation de cette pratique (éviter les risques de recours ...). Cela va être de toute façon une condition *sine qua non* avant d'engager un transfert de gestion.

Compte tenu des contraintes du site, il convient d'être fin sur l'analyse des besoins et des potentiels, tant en termes de natures de services, de volumes que de localisation. Sur ce dernier point, il est en effet envisageable de déployer des réponses au-delà du simple périmètre portuaire.

## Lieu de promenade

Au-delà des usages portuaires, les ports de plaisance sont des espaces généralement très fréquentés par le grand public. Cette fonction est peu présente sur "Port Suttel" car le site est à l'écart des flux et sa qualité actuelle n'est pas favorable au développement de cette fonction. Il présente pourtant un cadre pittoresque et des ambiances intéressantes qui pourraient être valorisées dans un projet global. Ce développement ne posera pas de problèmes de cohabitation avec l'activité portuaire, en dehors de quelques sujets spécifiques (sécurisation des manutentions notamment), le potentiel est surtout lié à la capacité à gérer le risque pollution et à raccrocher le port avec les autres points d'intérêt du territoire.

## Emplacements à flot

Cette fonction est dominante dans l'usage du lieu et doit évidemment être consolidée. Le potentiel capacitaire est contraint par le SMVM : 300 places à flot, non compris les emplacements en AOT professionnels (*Point à vérifier avec Etat dans le cadre d'une démarche de transfert de gestion globale*)

Positionnement sur des petites unités essentiellement. Importance de conserver une ambiance de "petit port" et de tenir compte de la réalité économique de la pratique actuelle. Des solutions "low cost" seront probablement à favoriser : pontons sans eau ni électricité ...

## Les services associés

L'amarrage de bateaux à l'année va générer plusieurs types de besoins

## Du stationnement pour les clients du port.

Il n'existe pas de règle ou de normes. Les ratios du CEREMA évaluent un besoin autour de 30 places auto pour 100 places de bateau mais certains ports arrivent à fonctionner avec des ratios très inférieurs. Ce stationnement doit s'organiser en tenant compte des points de départ des pontons ; il peut être déporté tout en restant à une distance raisonnable du port

## Les services aux clients

Le règlement sanitaire va imposer de positionner des sanitaires et douches. Mais le besoin est limité, les plaisanciers vivant à proximité du site. Compte tenu des contraintes, ces bâtiments pourront être flottants

## Les services aux bateaux

Les bateaux doivent ensuite pouvoir être sortis de l'eau pour carénage et opérations de maintenance et d'entretien. La solution actuelle sur le port n'est pas satisfaisante mais il semblerait que les professionnels de la ZA le font dans des conditions plus performantes au plan environnemental. De même, il est possible d'envisager des opérations dans des espaces en dehors du port (Sète, Marseillan, Mèze, Bouzigues a priori). Le rôle du gestionnaire est de garantir une solution adaptée aux besoins de ces clients, pas nécessairement sur le site si les conditions ne le permettent pas (marché insuffisant, site trop contraint ..)

## La manutention

La présence d'une fonction technique à proximité du port requiert une solution de manutention adaptée, gérée par les professionnels. Le déploiement d'une aire de carénage sur le site va également nécessiter de prévoir une solution de manutention

## Besoins associatifs et gestion

Des bâtiments sont également nécessaires pour :

- Gérer les besoins liés au fonctionnement et à l'exploitation de l'activité : espace administratif, atelier ...
- Gérer les fonctions associatives, particulièrement dynamiques sur ce port : lieu de vie et de convivialité, stockage matériel ...

## Mise à l'eau de bateaux transportables

La pratique de mise à l'eau de bateaux transportables sur le site est particulièrement développée en raison des atouts du site : accès gratuit, peu de problématiques de cohabitation, solutions de stationnement à proximité ... Elle se développe probablement dans un contexte de fermeture de cales sur d'autres sites autour de l'étang.

*Cales ouvertes à la plaisance sur l'étang (source : portail dédié en ligne) : Sète Quilles, Sète école de voile, Marseillan port, Mèze port, et "Port Suttel".*

Le maintien de cette fonction sur le site n'est pas indispensable. La suppression de cette fonction risque en revanche de créer des phénomènes de report sur les autres sites de mise à l'eau et des risques évidents de contestation

## Port à sec

Enfin, l'idée d'un port à sec est intéressante compte tenu de la rareté en places dans le bassin et des contraintes réglementaires pour la création de places à flot. Mais elle n'est pas indispensable au fonctionnement de "Port Suttel". Le port à sec est une solution intéressante au plan environnemental car elle évite l'application de peinture antifouling. Le port à sec est une offre de service qualitative ; le transfert des usagers actuels de "Port Suttel" dans un port à sec semble peu envisageable (coût trop élevé probablement).



# FOCUS

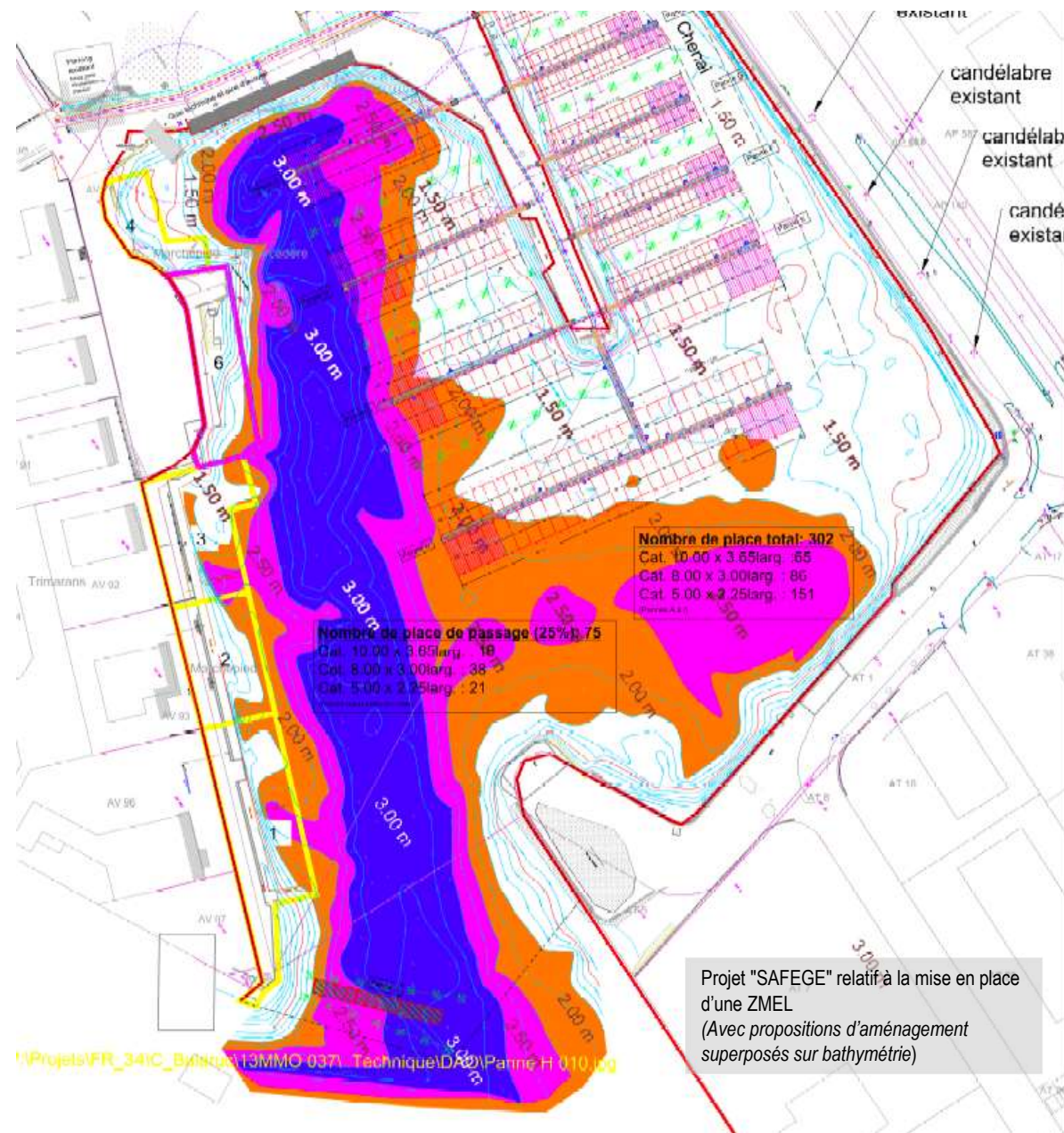
## L'envasement du port et la courantologie

La qualité des sédiments et la présence d'un herbier de Zostères (+ enjeux liés à la turbidité de l'eau) vont inciter à mettre en œuvre un projet qui limite au maximum les travaux sous l'eau et les besoins de dragage associés.

Les profondeurs d'eau actuelles apparaissent cohérentes avec les besoins liés à l'accueil des bateaux

Il conviendra néanmoins de vérifier :

1. l'évolution de ces profondeurs, notamment dans les secteurs les plus abrités des courants, pour garantir des conditions d'exploitation des futurs pontons sur du long terme
2. les impacts possibles liés au renforcement des volumes d'eau sortant de l'exutoire amont sur le plan d'eau : évolution de la sédimentation, accélération des courants et impacts éventuels sur les amarrages ..



# FOCUS

## L'opportunité de mobiliser les zones d'activités qui entourent le port

Le (futur) périmètre portuaire de "Port Suttel" est entouré de 2 zones d'activités, dont la vocation est fortement teintée de maritime et de nautisme :

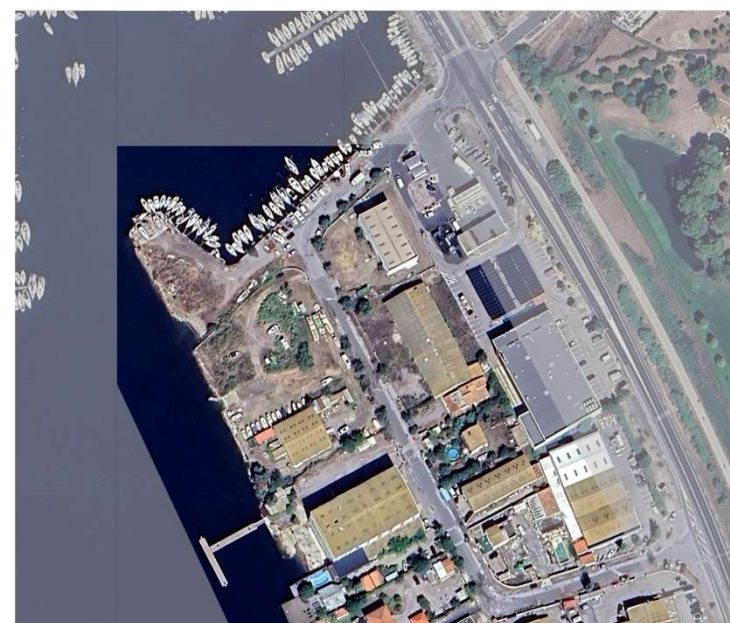
**A l'Ouest** : présence de chantiers navals importants bénéficiant de bord à quai directement sur le plan d'eau de "Port Suttel" et d'emplacements à flot exploités en régime d'AOT (avec des usages qui semblent dépasser le cadre initial de l'AOT). Ces chantiers disposent de capacités techniques importantes et *a priori* de solutions de carénage avec récupération des eaux. En retrait, on retrouve différentes activités plus ou moins en lien avec la vocation économique du site

> Quelles marges de manœuvre pour mobiliser des espaces au profit du développement de "Port Suttel" ?

**Au Sud-est** : présence de la Zone Artisanale Maritime qui accueille différentes activités essentiellement en lien avec la mer. Sensation d'un espace moins exploité que l'autre ZA + identification d'une activité ayant libéré de la zone (Swiss Catamaran) qui offre possiblement des opportunités de développement

> Quelles marges de manœuvre pour mobiliser des espaces au profit du développement de "Port Suttel" ?

> Quel avenir pour le chantier naval catamaran (outil industriel important) ?



# Focus

## Les modalités de mise en œuvre du projet

La régularisation des usages de plaisance sur le site va se faire au travers d'un transfert de gestion de l'Etat vers la Commune, *a priori* sur un périmètre global. L'engagement de ce transfert est *a priori* conditionné par la mise en œuvre d'un projet permettant de sécuriser les modalités d'organisation des pratiques de plaisance sur le site (sécurité des biens et des personnes, performance environnementale des installations ...).

La mise en œuvre du projet devra bien tenir compte de la réalité des pratiques nautiques locales : des usages associatifs et à faibles coûts. Le modèle économique du projet devra donc rechercher à optimiser au maximum les investissements tout en intégrant une nécessaire augmentation des tarifs des contrats annuels. Cela peut poser des problèmes d'acceptation évidents.

Enfin, il conviendra d'être vigilant sur les modalités d'intégration des AOT Plan d'eau des professionnels dans la future organisation du plan d'eau. En effet, les pratiques observées dans ces AOT sont finalement assez proches des pratiques sur les autres emplacements (stationnement longue durée). Le lien entre ces places et les activités techniques exercées à terre n'est pas assuré pour tous les emplacements.



# ANALYSE DES BESOINS ET POTENTIELS

	Doit absolument être située à l'intérieur du périmètre portuaire	Peut se situer à proximité du périmètre portuaire à une distance raisonnable	Peut se situer au-delà du port et des espaces associés
<b>/// Fonctions indispensables</b>			
Aménager le plan d'eau avec des emplacements sécurisés	Priorité du projet		
Stationner les véhicules des clients du port			
Organiser la manutention pour les chantiers navals			
Garantir une solution pour caréner les bateaux du port			
Implanter un bâtiment pour assurer l'exploitation			
Implanter des sanitaires et douches pour les clients du port			
<b>/// Fonctions pas indispensables mais à forte sensibilité</b>			
Aménager des espaces et bâti pour les associations			
<b>/// Fonctions optionnelles</b>			
Déployer une offre de mise à l'eau de bateaux transportable	Mise à l'eau	Stationnement associé	
Déployer une offre de stockage pour petits voiliers de sport	Mise à l'eau	Stockage bateau	
Déployer une offre de port à sec pour petits bateaux à moteur			
Rendre le site attractif pour le grand public (balade ...)			

# SYNTHÈSE DES BESOINS ET POTENTIELS

## Commentaires

L'analyse des besoins page précédente amène plusieurs enseignements

**Un besoin d'aménagement au final limité à l'intérieur *stricto sensu* du périmètre portuaire :**

- Aménager le plan d'eau pour sécuriser les conditions d'amarrage des bateaux
- Garantir des conditions de manutention sécurisées, a *minima* pour les professionnels du secteur, et selon les besoins liés aux fonctions qui se développeront à proximité (carénage ...)

**Les autres fonctions "de base" vont pouvoir s'organiser à l'intérieur de ce périmètre portuaire ou en dehors**, tant que la distance reste raisonnable > Compte tenu des problématiques de mobilisation de certaines zones liées à la pollution, le déploiement de services au-delà du périmètre portuaire doit pouvoir s'envisager. Cette remarque met en évidence le rôle stratégique des 2 ZA qui ceinturent le port pour accueillir d'éventuels usages et fonctions qui ne pourraient pas se développer à l'intérieur du périmètre portuaire.

Notons également l'opportunité éventuelle de solutions sur l'eau (notamment pour les bâtiments) pour gérer d'éventuelles difficultés de mobilisation de foncier (dispo ou pollution)

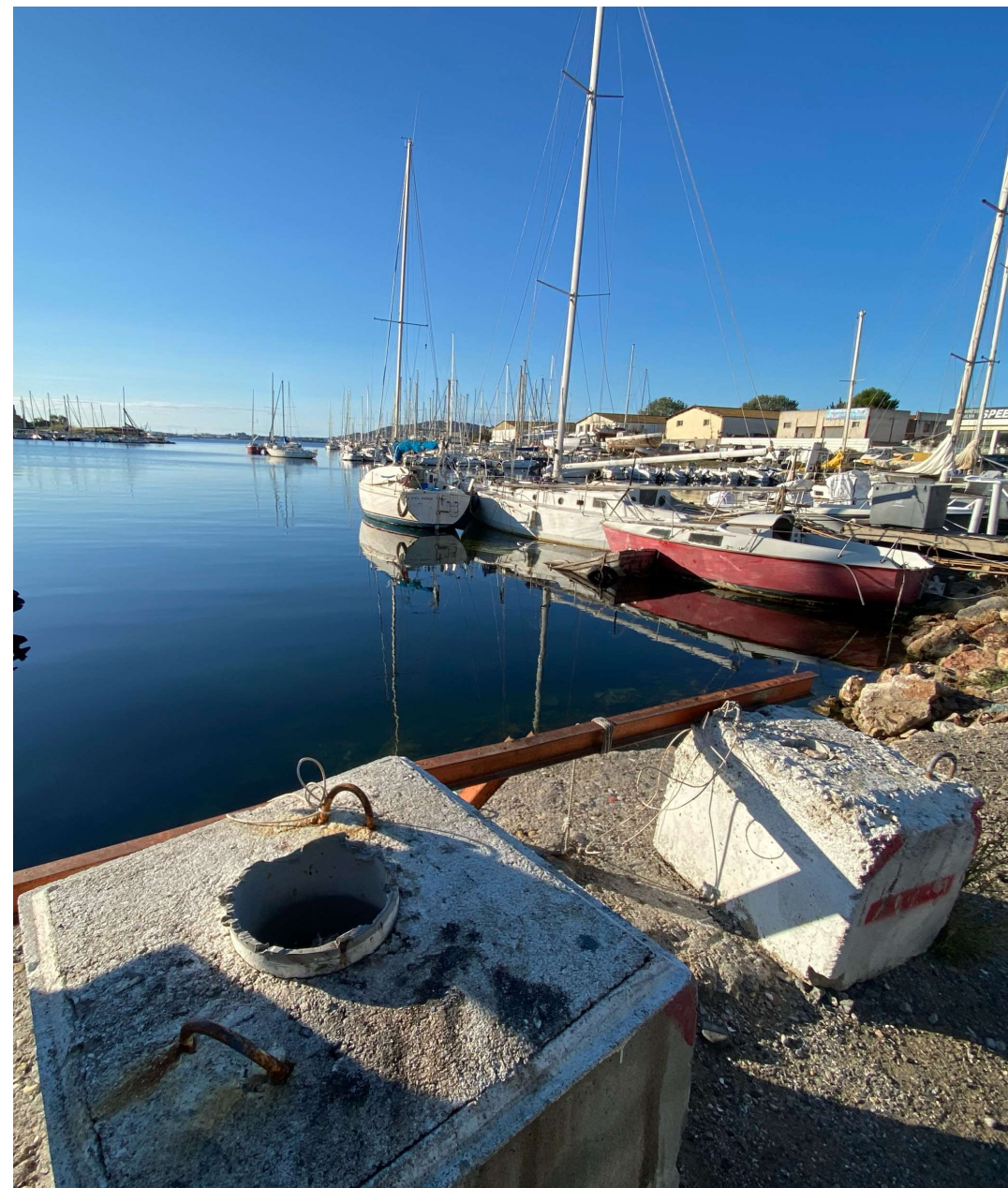
La mise en place d'une offre de mise à l'eau de bateaux transportables et/ou port à sec nécessite également un accès direct au plan d'eau pour la manutention. Le stockage des bateaux / remorques pouvant ensuite être délocalisées.

La problématique de la gestion du carénage nécessite une attention toute particulière (et de préciser les conditions environnementales de pratique des carénages dans les chantiers navals).

Le futur gestionnaire du port doit garantir à ses clients de pouvoir disposer d'une solution permettant de caréner leurs bateaux dans des conditions satisfaisantes, notamment au regard des enjeux liés à la qualité de l'eau.

Pour "Port Suttel", 3 approches doivent pouvoir se regarder pour apporter une réponse satisfaisante :

- Aménager à l'intérieur du périmètre portuaire ou à proximité immédiate une aire de carénage "aux normes" et organiser un dispositif de manutention adapté
- Externaliser cette activité chez les professionnels de la ZA, sous réserve que leur équipement est adapté. Il conviendrait pour cela de bâtir une forme de partenariats
- Externaliser cette activité dans un autre port de l'étang de Thau, là aussi sous la forme d'un partenariat



E.

# LES MOBILITÉS



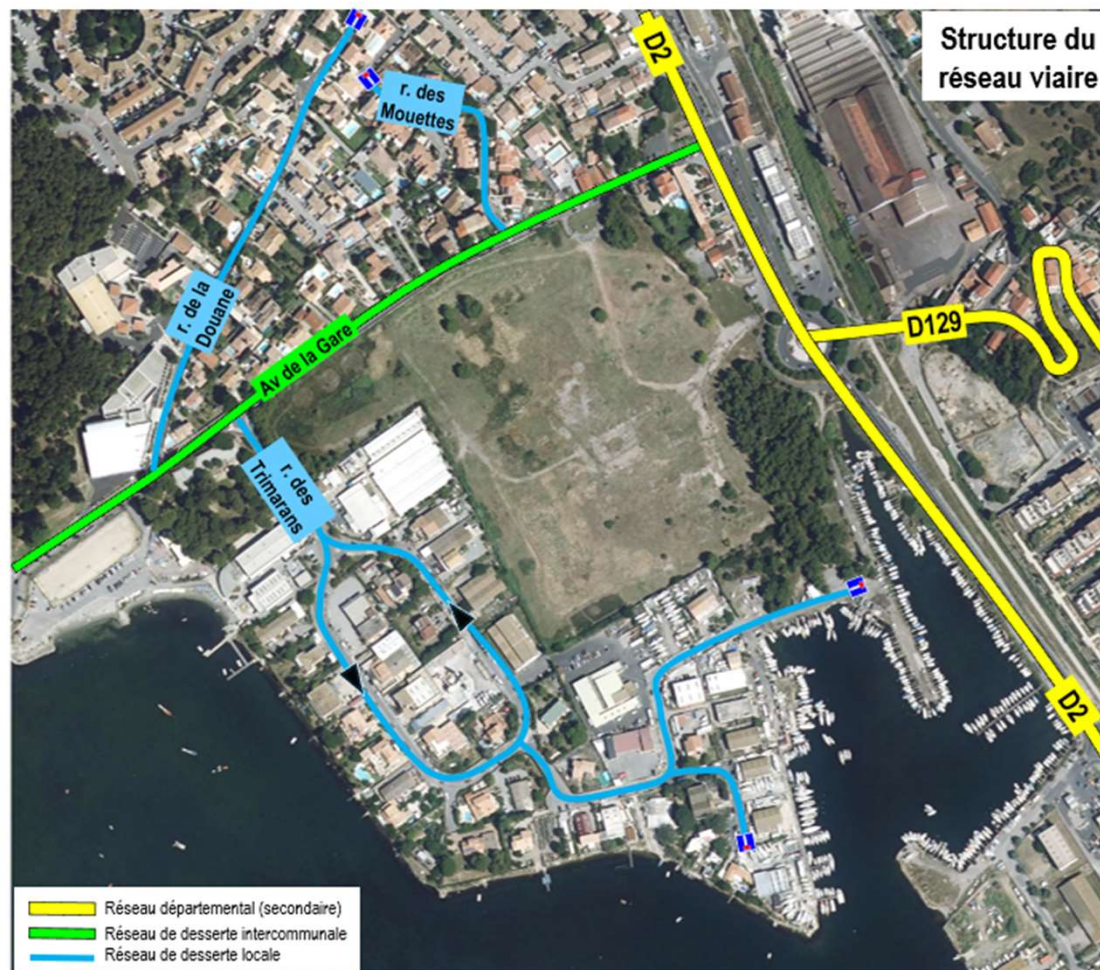
# LES MOBILITÉS

## RÉSEAU ROUTIER

Un secteur d'étude au croisement de voies de circulation départementales et communales :

- Un axe D2 connecté à l'axe départemental structurant D600 au nord via Balaruc le Vieux et la ZACOM, et à l'est via le quartier des Usines
- Avenue de la Gare : 3<sup>ème</sup> axe de desserte du cœur de ville, en complément de l'avenue des Hespérides et de la Route de Montpellier plus au Nord (également raccordées à la D2)
- Des voies de desserte en impasse connectées à l'avenue de la Gare : rue des Mouettes à vocation résidentielle et rue de la Douane à vocation résidentielle et de desserte d'équipements (crèche, gymnase, salle de sports)

Un réseau viaire bien identifié et hiérarchisé, une organisation à maintenir, en pacifiant l'avenue de la Gare



# LES MOBILITÉS

## CIRCULATIONS AUTOMOBILES

Avenue de la Gare :

- 8 700 véhicules par jour dans les deux sens de circulation, un flux supérieur à celui recensé sur la pénétrante de Sète plus au Nord (D2Ee11 / 6 700 véhicules/jour )
- des trafics de pointe peu marqués, équilibrés par sens traduisant un foisonnement des circulations depuis/vers le cœur de ville matin et soir (visiteurs / curistes / salariés en journée, résidents en soirée)
- un volume modéré sur le plan quantitatif, cohérent avec le gabarit à deux voies mais un niveau de trafic significatif au regard de la typologie d'aménagement de la voie et de son environnement résidentiel en rive Nord
- des trafics d'échanges majoritairement avec la D2 Sud / D129 depuis/vers Sète/Frontignan/D600 (76 %), plus secondairement avec Balaruc le Vieux et les secteurs plus au nord
- une entrée de station « Sud » en lien avec le cœur de Sète Agglopolé Méditerranée

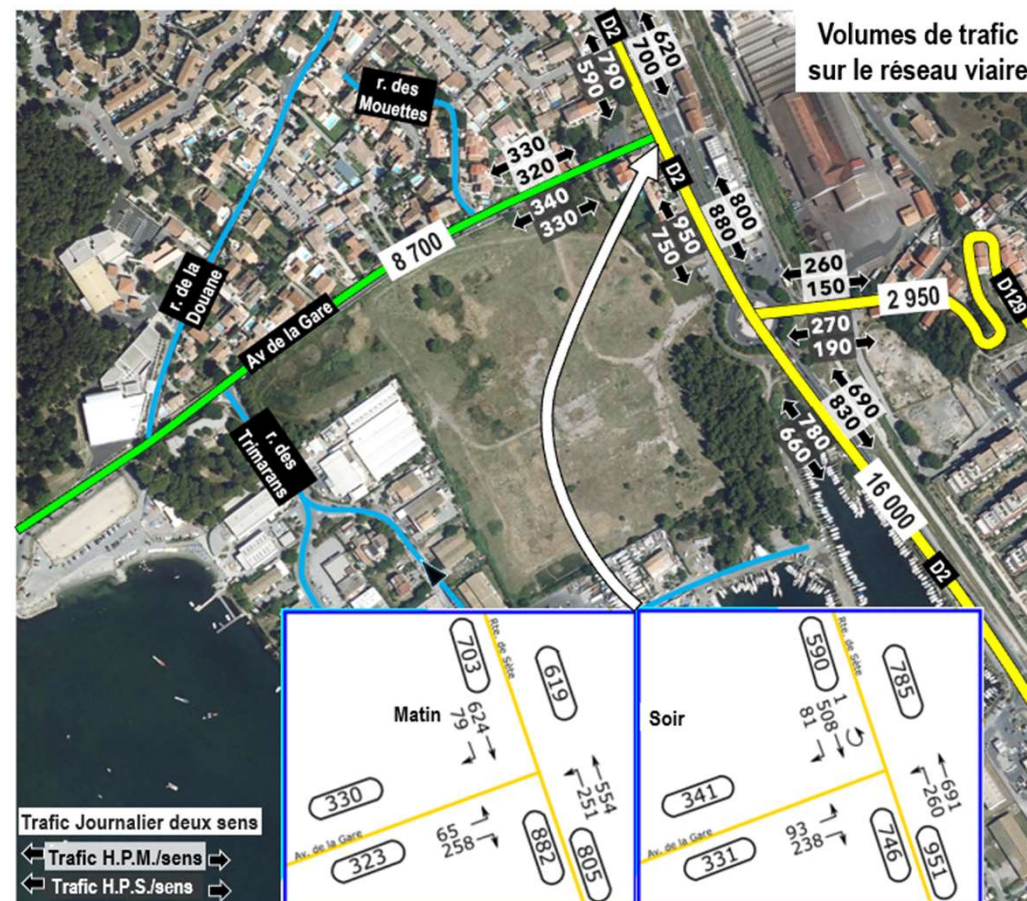
Route Départementale 2

- un trafic double par rapport à celui relevé Avenue de la Gare : 16 000 véhicules par jour dans les deux sens de circulation au droit de Port Suttel et plus élevé sur le tronçon entre la D129 et l'avenue de la Gare (+ 15 %)
- des circulations de pointe légèrement orientées vers Sète / Frontignan le matin, en retour fin d'après midi / le soir vers Balaruc les Bains, Balaruc le Vieux et au-delà
- un niveau de trafic élevé en milieu urbain.

Route Départementale 129 - Quartier des Usines

- 2 950 véhicules par jour deux sens
- des flux prépondérants en direction de la D2
- un niveau de trafic limité

**Av de la Gare : un niveau de trafic à stabiliser, voire à limiter suivant les orientations du Plan Local de Déplacements (en cours), un aménagement viaire à mettre en cohérence avec l'environnement urbain**



Source : Comptages directionnels - Etude du Plan Local de Déplacements, de stationnement et de mise en accessibilité des espaces publics - CDVIA - 2024



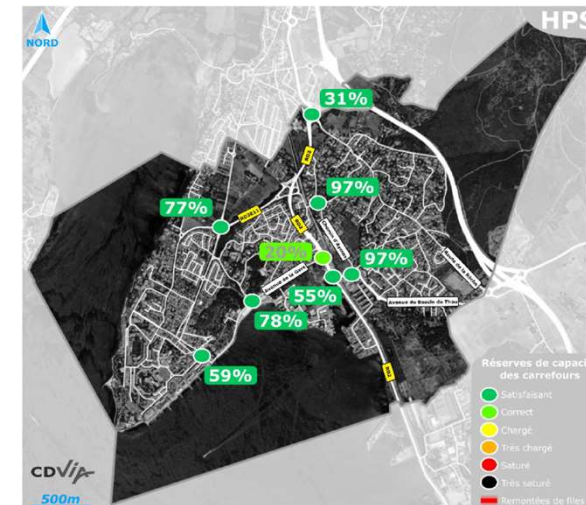
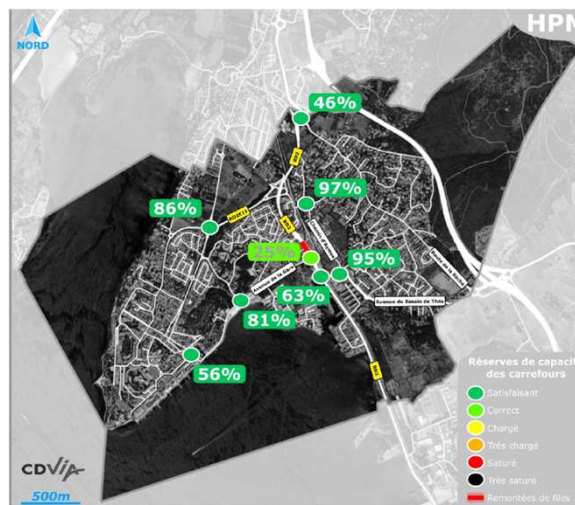
# LES MOBILITÉS

## CIRCULATIONS AUTOMOBILES

En dépit des niveaux de trafic relevés sur les principaux axes du secteur d'étude :

- un fonctionnement circulaire relativement fluide en section courante sur l'avenue de la Gare, la D2 et la D129
- un giratoire D2 / D129 présentant des réserves de capacité satisfaisantes
- un carrefour D2 – Avenue de la Gare moins capacitaire mais à l'écoulement convenable du fait d'un dimensionnement facilitant les flux automobiles (double voies de stockage)
- Carrefour Avenue de la Gare – Rue des Trimarans : des conditions de circulation fluides

Des conditions de circulation à préserver, en intégrant le futur B.H.N.S. Sète – Balaruc le Vieux



Source : Etude du Plan Local de Déplacements, de stationnement et de mise en accessibilité des espaces publics - CDVIA - 2024

# LES MOBILITÉS

## VITESSES ET SECURITE

Des vitesses réglementaires hétérogènes suivant les secteurs : 30, zone 30, 50 km/h

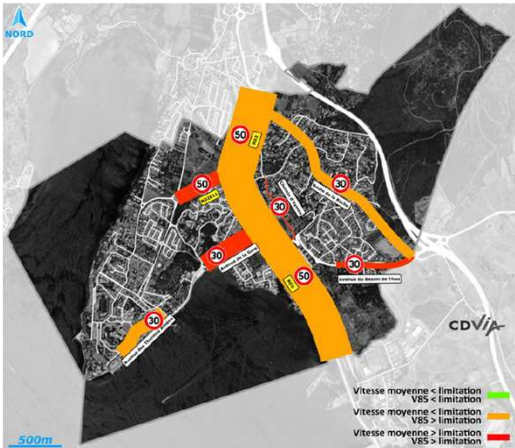
Avenue de la Gare :

- une vitesse moyenne de 32/33 km/h mais une V85 de 41/43 km/h, nettement supérieure à la vitesse maximale autorisée (relevés au droit du centre nautique)
- une réglementation peu lisible, peu cohérente au regard de l'environnement desservi / traversé, une interface zone 30 / limitation 30 à questionner au droit du carrefour d'accès à la Z.A.

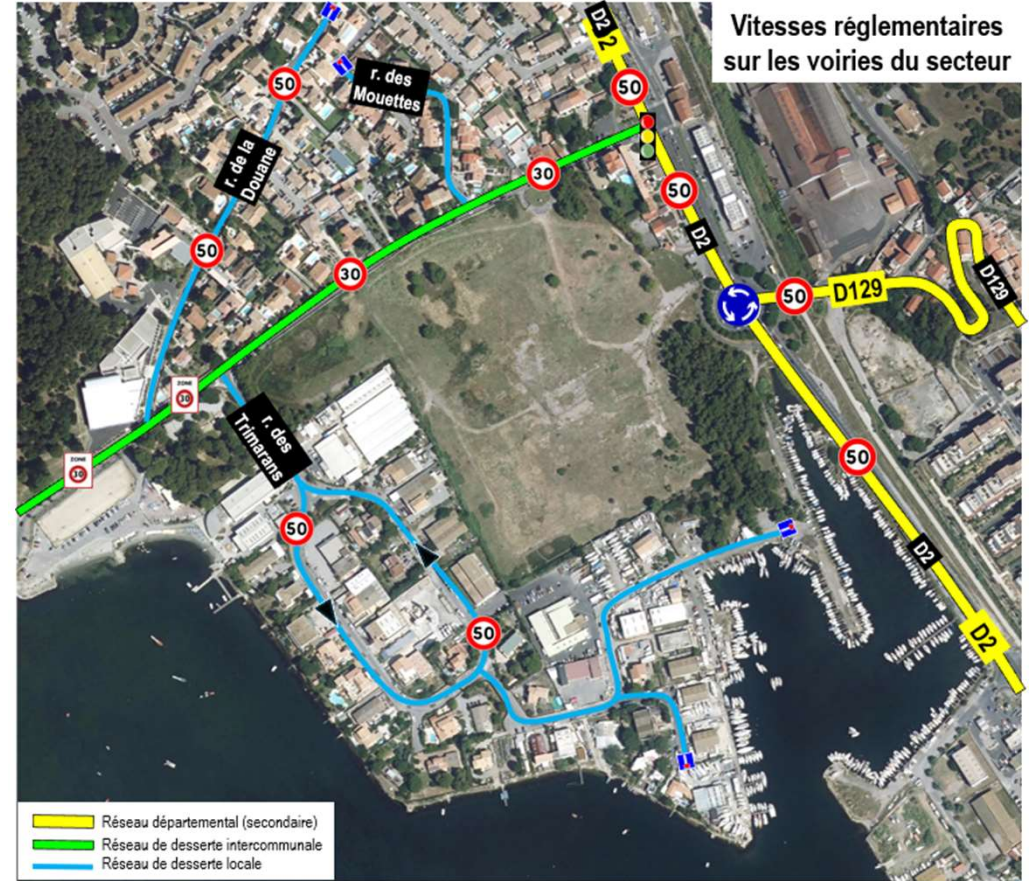
Des quartiers résidentiels et une zone d'activité limités à 50 km/h peu adaptés à la configuration et aux usages des voies

Globalement : des vitesses pratiquées supérieures à la Vitesse Maximale Autorisée, notamment avenue de la Gare

Des réglementations à questionner, à homogénéiser pour plus de lisibilité et de sécurité.



Carrefour av de la Gare – Rue des Trimarans (Z.A.)



# LES MOBILITÉS

## DESSERTE CYCLABLE

Un secteur d'étude intégrant des aménagements cyclables variés :

- une voie verte sur la section « Ouest » de l'avenue de la Gare, jusqu'à l'entrée du centre-ville,
- une voie verte structurante Sète – Balaruc en rive Est de la D2,
- sur la D2 : une piste cyclable bidirectionnelle entre l'avenue de la Gare et la D129, prolongée par de bandes cyclables unidirectionnelles bilatérales au sud du giratoire des Serpentins
- une voie verte le long de la rue des Trimarans (non indiquée sur le plan de S.A.M.)

Mais une forte discontinuité cyclable générée par l'absence d'aménagement cyclable entre l'entrée de la Z.A. et la D2 malgré des besoins évidents, en témoignent les flux vélos observés avenue de la Gare sur chaussée et sur le cheminement piéton aménagé, ainsi que sur la rue des Trimarans au sein de la Z.A. du Port (liaison avec Port Suttel)



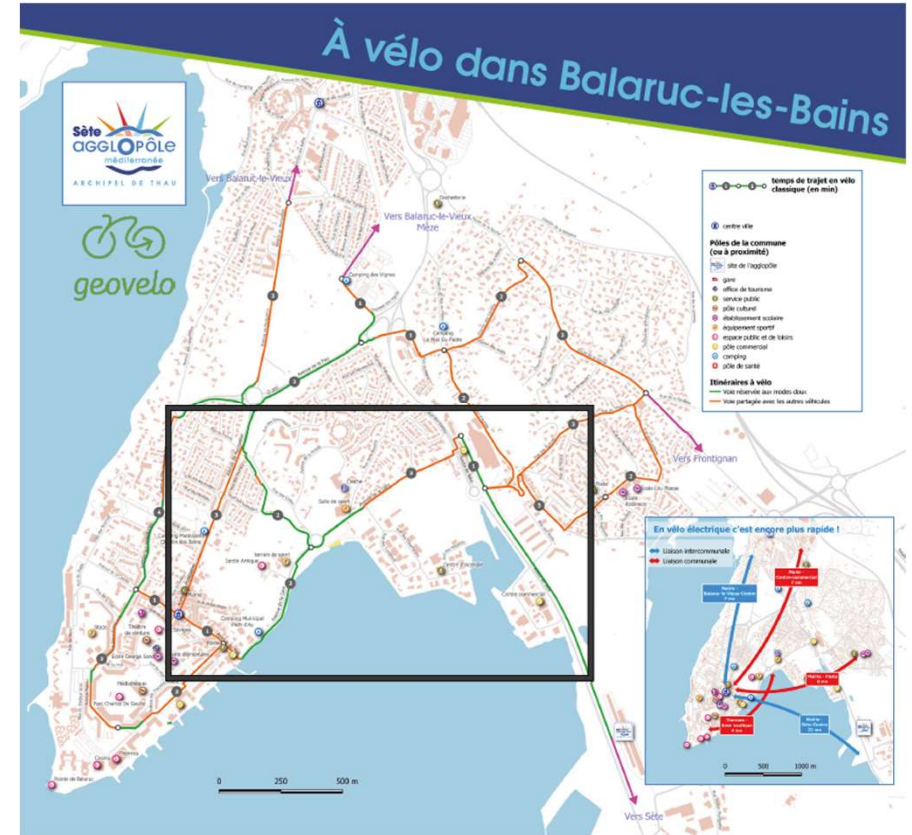
Une continuité cyclable à rétablir pour sécuriser la desserte du centre-ville et du cœur de station de Balaruc les Bains



Piste cyclable bidirectionnelle unilatérale en rive Sud de D2



Voie Verte le long de l'avenue de la Gare au droit du centre nautique jusqu'à l'entrée / sortie de la Z.A.



Source : Sète AggloPôle Méditerranée



Voie Verte rue des Trimarans au sein de la Z.A. du Port

# LES MOBILITÉS

## DESSERTE – ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE

Un secteur présentant des cheminements piétons de qualité variable, globalement insécurisés suivant les critères d'accessibilité

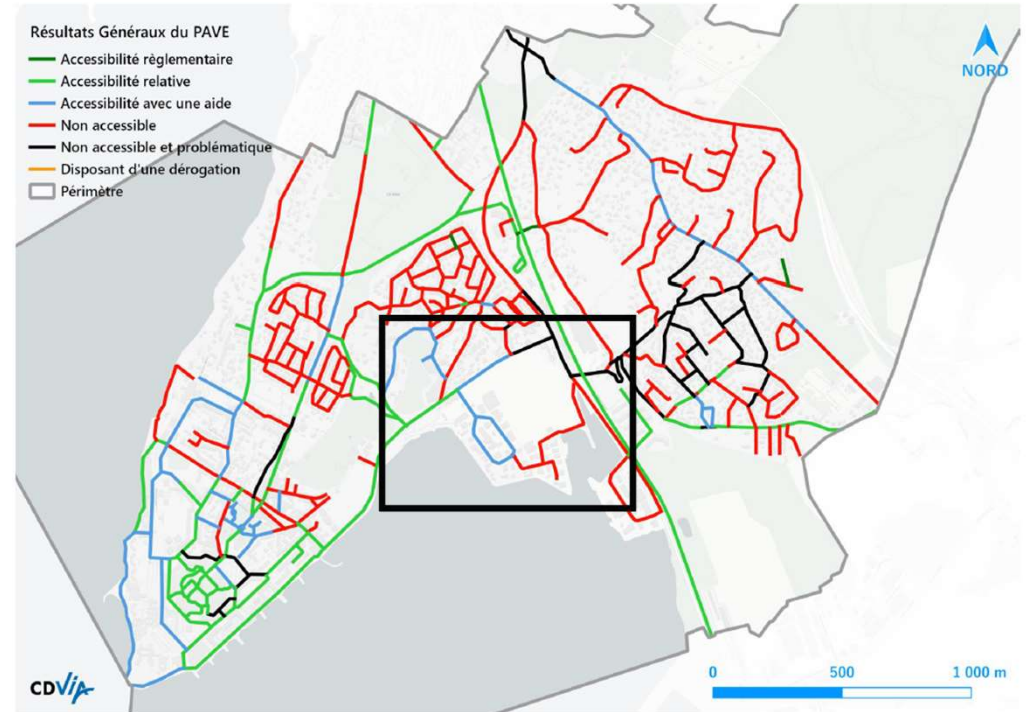
Avenue de la Gare : un cheminement piéton existant mais ne répondant pas aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Sur les voiries connexes :

- Rue des Mouettes et rue de la Douane : une absence de cheminement piéton ou d'aménagements de voirie apaisée
- Rue des Trimarans : une voie verte mais une absence de trottoir (une voie verte ne peut être assimilée à un trottoir en milieu urbain).



Une accessibilité piétonne à améliorer avenue de la Gare et sur ses voiries connexes



Source : Etude du Plan Local de Déplacements, de stationnement et de mise en accessibilité des espaces publics - CDVIA - 2024



Cheminement piéton de largeur convenable mais ne respectant pas les normes d'accessibilité



Carrefour av de la Gare – rue des Mouettes : un aménagement viaire peu sécurisé pour les usagers des transports en commun (scolaires)

# LES MOBILITÉS

## DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN

Un secteur à la confluence de deux axes de transports en commun :

- l'axe structurant D2 : 6 lignes, accessibles depuis l'arrêt « Port Suttel » ► 7 100 montées en 2023 (20 à 25 montées/jour)
- l'avenue de la Gare : 2 lignes desservant le centre-ville, le cœur de station à partir de l'arrêt « avenue de la Gare » ► 6 900 montées en 2023 (20 à 25 montées/jour)

*hors dessertes scolaires*

Niveaux d'offre :

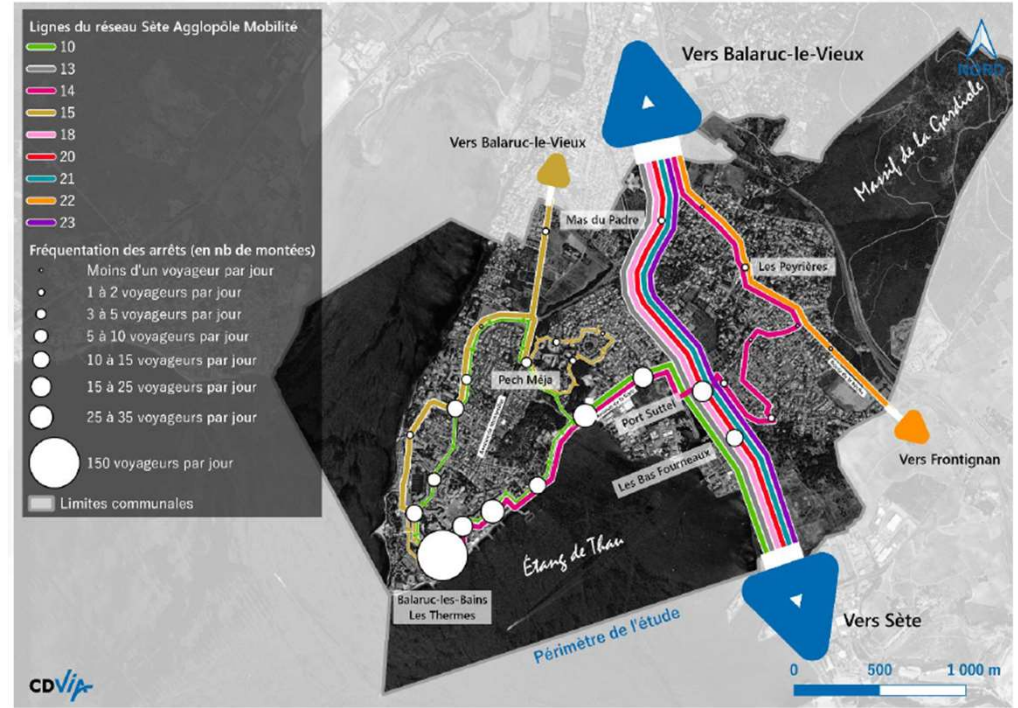
- Une fréquence limitée sur la ligne 10 ► un bus toutes les 30 mn maxi (187 000 passagers/an),
- Une offre ponctuelle sur la L14.



Arrêt « Avenue de la Gare » :  
une fréquentation modeste comparativement  
aux arrêts du cœur de station, un arrêt en ligne,  
non accessible, sans cheminement piéton  
d'accès

Une desserte en transports en commun à maintenir, à renforcer en lien avec le niveau d'offre d'un futur Parc – Relais (cadencement)

Un point d'arrêt à sécuriser et un positionnement à ajuster suivant les orientations d'aménagement relatives à l'avenue de la Gare.



Réseau	Ligne	Origine - Destination	Arrêt(s) le(s) plus proche(s) du secteur de la Raffinerie	Nombre de services / jour / sens	Nombre de services en H.P.M. / sens	Nombre de services en H.P.S / sens
Sète Agglopôle Mobilités	10	Balaruc les Bains Thermes - Sète Noel Guignon	Avenue de la Gare, Port Suttel	25	2	2
Sète Agglopôle Mobilités	14	Balaruc les Bains Thermes - Balaruc le Vieux Centre Commercial	Avenue de la Gare, Port Suttel	8 à 9	1	1
Sète Agglopôle Mobilités	13	Gigean - Sète Noel Guignon	Port Suttel	17 à 18	1	1
Sète Agglopôle Mobilités	20	Mèze - Sète Pont de Pierre	Port Suttel	7	1	1
Sète Agglopôle Mobilités	21	Poussan - Sète Pont de Pierre	Port Suttel	11	1	1
Sète Agglopôle Mobilités	23	Villeveyrac - Sète Pont de Pierre	Port Suttel	6	1	1

# LES MOBILITÉS

## DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN

Un projet de T.C.S.P. / B.H.N.S. Sète – Balaruc phasé :

- une 1<sup>ère</sup> section engagée en entrée Est de Sète (travaux en cours),
- une 2<sup>ème</sup> section Frontignan – Balaruc les Bains étudiée au stade A.V.P. mais des études à relancer fin 2024 / début 2025 afin d'intégrer diverses évolutions

Au droit du secteur de la raffinerie :

- Souhait de la commune de Balaruc les Bains de maintenir le giratoire des Serpentins (D2/D129) en lieu et place du carrefour à feux initialement projeté,
- Carrefour intégrant une 4<sup>ème</sup> branche de raccordement de l'avenue de la Gare déviée,
- Aménagement de l'actuel carrefour avenue de la Gare – D2 à préciser suivant les principes de réaménagement et de modification éventuelle du tracé de l'avenue de la Gare

Mise en service du nouveau réseau de bus en septembre 2025, intégrant les deux grands principes suivants :

- Arrêt de toutes les lignes du nord du territoire à la gare routière de Balaruc le Vieux
- Mise en place d'une ligne express vers le centre-ville de Sète



Source : Sète Agglopolé Méditerranée - 2024

Dans le cadre de la reprise des études du B.H.N.S., la nécessité d'intégrer :

- les orientations d'aménagement du secteur de la Raffinerie d'une part,
- les principes de gestion des flux automobiles à l'échelle communale issus du Plan Local de Déplacements d'autre part.

# LES MOBILITÉS

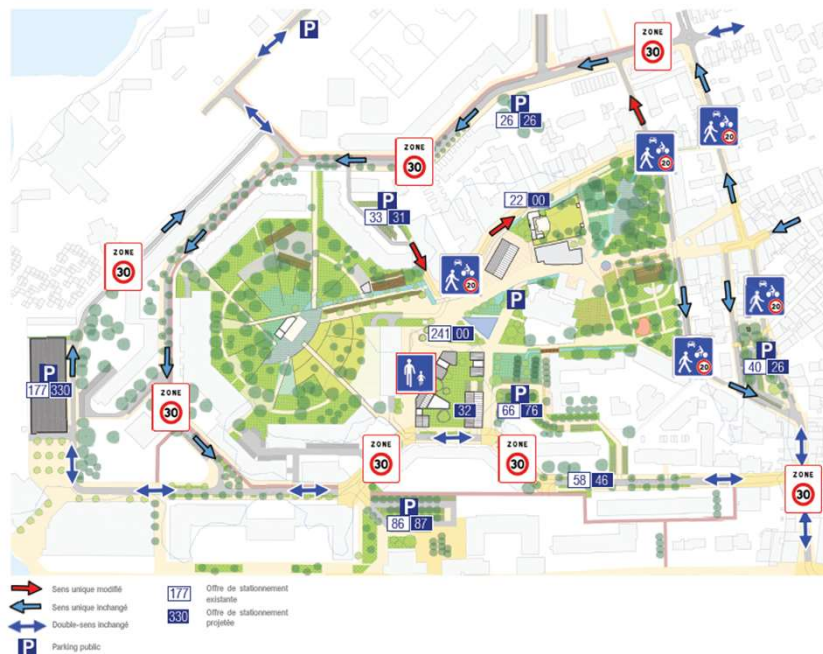
## STATIONNEMENT EN ENTRÉE DE VILLE

Principes projetés dans l'étude de programmation urbaine, architecturale et paysagère du cœur de station (2023)

- Une capacité de stationnement réduite sur le cœur de station mais compensée par les places disponibles à 10 min de marche (220 places)
- Une organisation du stationnement intégrant la mise en œuvre d'une réglementation, avec tarifications adaptées aux usages
- Parking des Thermes : étage réservé aux salariés des Thermes, gratuit si aucune offre alternative à l'autosolisme n'est mise en place à court terme, abonnements pour les curistes
- 2 zones de stationnement en première approche : courte durée, (< 3h), longue durée (> 12h), gratuité possible de 30 à 60 mn sur tout ou partie de la zone
- Communication et contrôle

Proposition alternative :

- Reporter une partie de l'offre de stationnement sur le parking de la Raffinerie ► limitation de l'offre sur le parking des Thermes.
- Limiter les capacités de stationnement et le trafic en cœur de ville, en cohérence avec les objectifs de l'étude de programmation et ceux du Plan Local de Déplacements en cours d'élaboration.



**Le secteur de la Raffinerie : une opportunité pour offrir un stationnement lisible en entrée de station, en lien avec les usages actuels, favorisant l'embellissement / la requalification de l'entrée de Balaruc les Bains**

### 01 // LE SCÉNARIO FINAL

LA MAQUETTE VOLUMÉTRIQUE



BALARUC-LES-BAINS - Cœur de station - Étude de programmation urbaine, architecturale et paysagère // PHASE 3 - COPR - 25 mai 2023  
Agence AME - TEMAH - Bricquellier - Servadei - Aquascope - Horizon Conseil - Planète Citoyenne

Source : Étude de programmation urbaine, architecturale et paysagère – AME - 2023

# LES MOBILITÉS

## STATIONNEMENT EN ENTRÉE DE VILLE – BESOINS

Une absence de demande de stationnement en situation actuelle sur le site de la Raffinerie

Mais des besoins futurs potentiellement multiples suivant les orientations à venir de la commune de Balaruc les Bains dans le cadre du Plan Local de Déplacements :

- Des usages locaux, en lien avec les équipements et activités en périphérie immédiate du site de la Raffinerie
  - Centre nautique
  - Gymnase Pech Mejà et crèche
  - Port Suttel
- Des stationnements de moyenne et longue durée en entrée de station (au-delà de 4 heures, à la journée, sur plusieurs jours) à destination :
  - des salariés de la station, notamment ceux des Thermes
  - des curistes à la journée ou à la semaine
  - des résidents permanents (sans stationnement privatif)
- Des stationnements d'automobilistes laissant leur véhicule au P+R pour continuer leur trajet en transports en commun, sur la future ligne de B.H.N.S. Sète – Balaruc le Vieux. Les besoins correspondants devraient être faibles/limités, le rabattement de ces usages locaux devant être encouragé en modes actifs au regard de la proximité géographique.

Pour chacun de ces trois usages, ont été évalués les besoins correspondants, suivant les données extraites de l'étude de stationnement de 2018.

Des besoins multiples et variables sur le plan quantitatif, à orienter et à organiser suivant le potentiel d'aménagement des sites destinés à recevoir un P+R.

Besoins locaux	Min	Max
Centre nautique	30	45
Port Suttel	100	100
Gymnase Pech Mejà + crèche	30	40
<b>Total des besoins simultanés (avec foisonnement)</b>	<b>130</b>	<b>145</b>
<b>Superficies</b>	<b>3250</b>	<b>3625</b>

Besoins de stationnement de longue durée en Parking Relais (P+R)	Estimation suivant étude 2018	Hypothèse de report de 50 % (mini)	Hypothèse de report de 75 % (maxi)
Salariés des Thermes	215	108	161
Autres salariés de la station	405	203	304
Curistes sur plusieurs jours	250	125	188
Curistes à la journée	200	100	150
Résidents autres	120	60	90
<b>Total des besoins de stationnement en P+R</b>		<b>595</b>	<b>893</b>
<b>Superficies</b>		<b>14878</b>	<b>22316</b>
<i>Rappel : Nombre de places de stationnement Ventouses &gt; 12h (cf. étude CDVIA)</i>			370

<b>Parking Relais (P+R) - en lien avec l'axe B.H.N.S. Sète - Balaruc</b>	<b>50</b>
<b>Superficies</b>	<b>1250</b>



F



# LES CONTRAINTES DU SITE

# LES CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES : LE PPRI

Un site en partie contraint par le PPRI en vigueur avec 2 zonages majeurs :

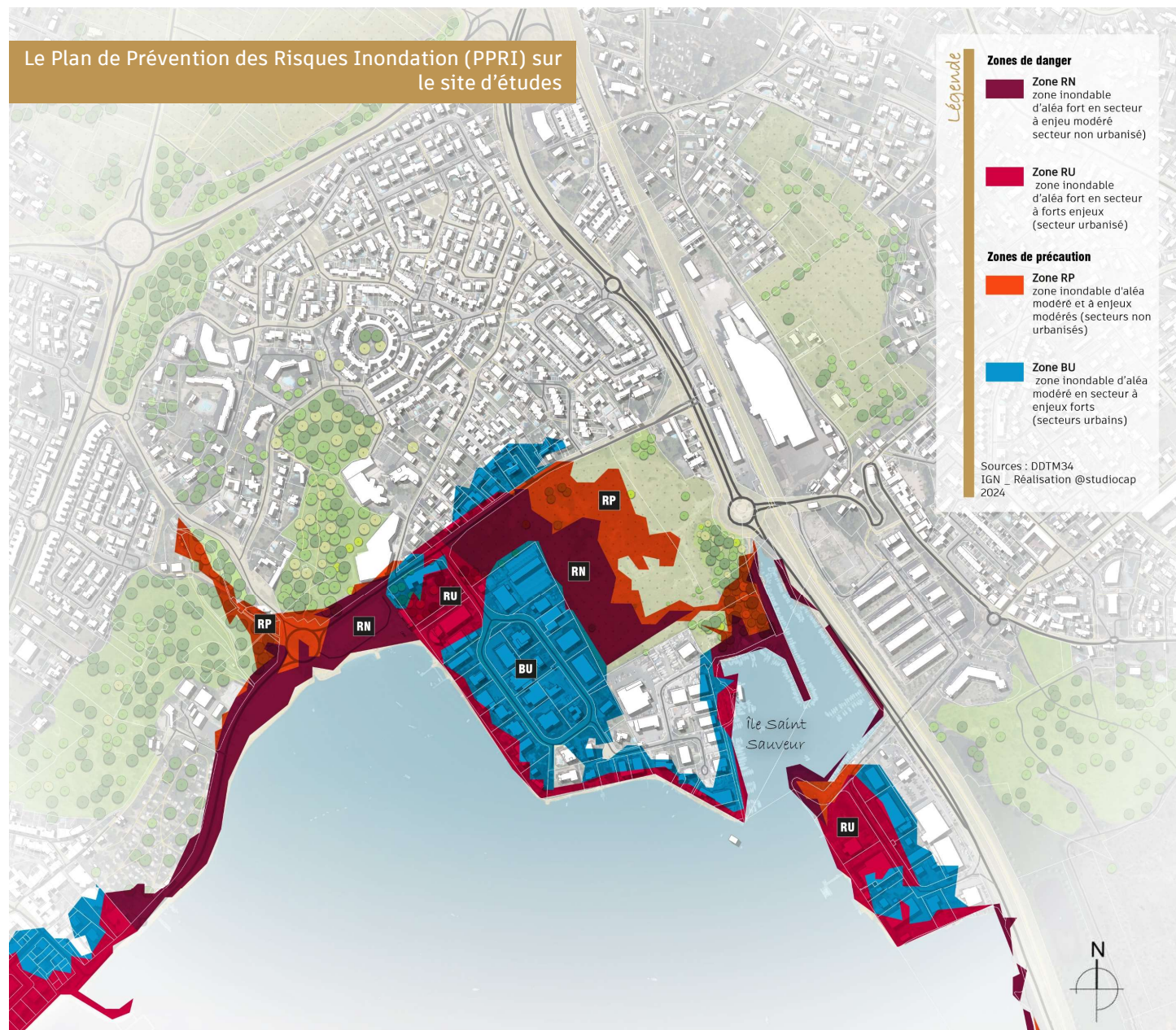
**La zone RN** : zone rouge de danger (aléa fort en secteur naturel)

- Tous travaux et constructions nouvelles
- Tous remblais, dépôts et exhaussement
- Parcs de stationnement autorisés sous conditions
- Equipements d'intérêt général autorisés sous conditions
- Tous travaux d'aménagements sportifs et d'équipements légers d'animation et de loisirs de plein air sans création de remblais
- Activités nécessitant la proximité de l'étang (PHE 2,30m.)
- Modification des murs de clôture existants avec barbacanes
- Les unités de production photovoltaïque

**La zone RP** : zone rouge de précaution (aléa modéré en secteur naturel)

- Tous travaux et constructions nouvelles
- Tous remblais, dépôts et exhaussement
- Les occupations de la zone RN +
- Les serres agricoles & les constructions agricoles de stockage

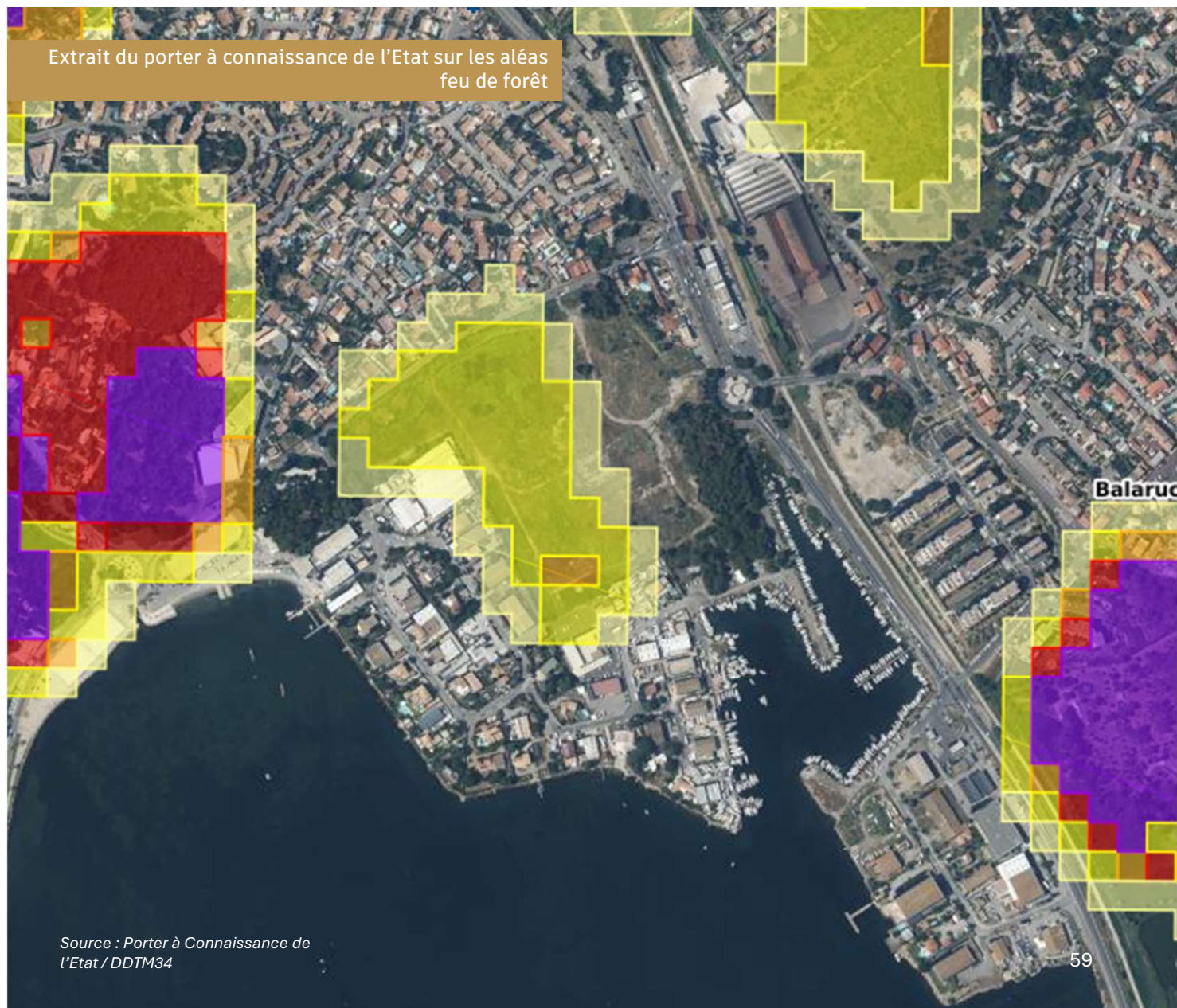
La constructibilité du site est donc limitée par le risque inondation. Les voies et parcs de stationnement sont autorisés mais nécessiteront des études hydrauliques spécifiques.



# LES CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES : LE RISQUE FEU DE FORÊT

Le périmètre est inscrit dans un aléa feu de forêt faible à très faible selon le Porter à Connaissance de l'aléa feu de forêt dans l'Hérault.

Le risque de feu de forêt ne constitue donc pas une contrainte majeure pour l'aménagement du site



# LES CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES : LE PLU EN VIGUEUR

Le site de la Raffinerie du Midi est classé en zone **1AUL**. La zone 1AUL, correspond à la future zone de loisirs du secteur de l'ancienne raffinerie. Sont autorisées :

- les aménagements constructions et installations nécessaires à des équipements et services publics notamment
- Les ouvrages techniques particuliers nécessaires à la transformation de l'énergie électrique,
- Les ouvrages techniques nécessaires à la distribution d'eau potable,
- Les ouvrages liés à la sécurité (lutte contre l'incendie)
- Les aménagements relatifs à l'accessibilité du site et notamment à l'ouverture au public d'espaces de nature ou à la pratique de loisirs
- Les constructions, équipements et aménagements à vocation sportifs et de loisirs



# LES CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES : LE PLU EN VIGUEUR

Le site de Port Suttel est classé en partie en zone **1AUL** et en zone **NP** pour la partie plan d'eau (comprenant le terre-plein central).

Sont autorisées :

- les équipements légers et l'aménagement de la zone permettant d'organiser les zones de mouillages
- les occupations et aménagements temporaires du domaine public maritime sous réserve de la conformité, avec les règles d'utilisation de ce domaine et à la condition expresse de disposer d'un titre d'occupation domanial délivré par le service gestionnaire compétent tel que les aménagements nécessaires à la réalisation de mouillages légers, ports à sec
- les remblais et endiguements pour les projets reconnus d'intérêt général ou d'utilité publique ou si le remblaiement constitue une mesure de réduction de la vulnérabilité des espaces côtiers.
- Les aménagements d'utilité publique nécessaires à la mise en valeur biologique du Bassin de Thau (bonne gestion des eaux, récupérations des eaux pluviales, équipements sanitaires, stockage et traitement des déchets solides et liquides, traitement des peintures...) et à l'exercice des activités maritimes, touristiques ou liées à la navigation ou aux loisirs.



# LES CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES : LE PLU EN VIGUEUR

Le PLU a également identifié plusieurs prescriptions réglementaires qui concernent le site :

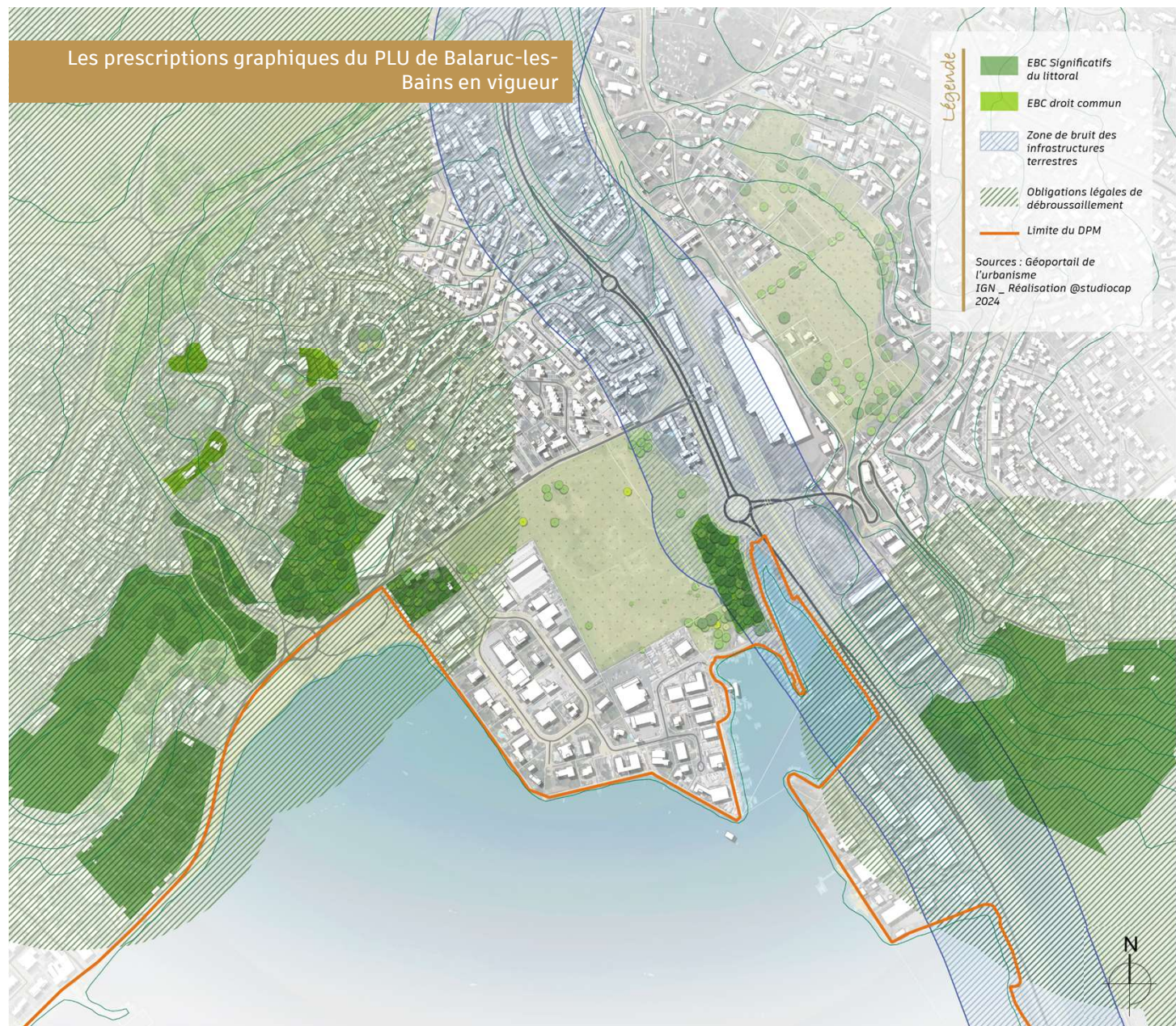
La pinède est classée en EBC au titre de l'article L.121-27 du code de l'urbanisme : « Le plan local d'urbanisme classe en espaces boisés, au titre de l'article L. 113-1, les parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs de la commune ou du groupement de communes, après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites. »

La carte ci-contre illustre également la limite actuelle du DPM.

Le site n'est pas concerné par la bande des 100 m, inconstructibles de la loi littorale (zone considérée comme « urbaine »)

Le site est concerné par les contraintes de bruit liées au classement en infrastructure sonore de la RD2

Le site est enfin concerné par des obligations légales de débroussaillage.



# L'ARCHÉOLOGIE

Le site est concerné par une zone de présomption de prescription archéologique.

Pour le secteur de la Raffinerie du Midi, cette prescription est définie sans seuil de surface de projet, ce qui signifie que tout projet d'aménagement conduira à la saisine du service archéologique de la DRAC.

Cette zone est notamment liée à la présence de l'île Saint Sauveur et de sa chapelle aujourd'hui disparue,

Dans le cadre du projet, la connexion au carrefour de la RD2 et les aménagements de Port Suttel, il est à présager que des diagnostics préventifs seront à mener



# LA POLLUTION DU SITE

## Plus de 20 ans de travaux de dépollution

Les travaux de réhabilitation du site doivent le rendre compatible avec un usage de type industriel. C'est l'usage retenu à l'article R512-39-5 du code de l'environnement pour les installations qui ont cessé leur activité avant le 1er octobre 2005.

Nota : La zone économique au sud du site et le Port Suttel ayant fait l'objet d'une cessation d'activité postérieure à 1993 et aucune prescription de dépollution n'ayant été faite sur ces parties du site de l'ancienne raffinerie, la prescription trentenaire s'applique.

En 2002, la préfecture prescrit la mise en place d'une surveillance renforcée sur l'évolution de la pollution des eaux souterraines ainsi que la mise en place de mesures de réhabilitation du sol et la réalisation d'une évaluation détaillée des risques.

Le chantier de dépollution débute fin août 2004 avec l'excavation de deux fouilles et la mise en place de terre en terre biologique pour un traitement sur site. Celles-ci ont été à l'origine d'importantes nuisances olfactives notamment sur le réseau d'eau potable. Les analyses de la qualité de l'eau du réseau d'eau potable ont révélé des traces d'hydrocarbures, sans qu'aucune corrélation avec les travaux de dépollution n'ait pu être révélée ou démontrée. Le chantier a été stoppé temporairement pour réaliser des investigations complémentaires.

Veolia puis la commune ont distribué de l'eau potable aux riverains concernés le temps des travaux de remplacement du réseau d'eau potable avec un matériau imperméable aux hydrocarbures. Puis les travaux de dépollution se sont poursuivis ensuite jusqu'en 2007. 1858 T de terres polluées sont alors évacuées du site.

En 2007, lors de la réalisation d'une tranchée à proximité du site à l'occasion de travaux de l'Agglomération pour reprendre le réseau d'assainissement sur le RD2, des hydrocarbures se sont écoulés et ont été détectés dans le « Port Suttel ».

Des puits ont été mis en place afin de rabattre la nappe et les eaux pompées dirigées vers une unité de traitement sur le site de la raffinerie.

En 2008, l'arrêté 2008-I-052 prescrit la poursuite des travaux de dépollution avec limitation des pollutions olfactives et ainsi que la poursuite de la surveillance de la qualité des eaux souterraines et superficielles et l'installation d'un suivi de la qualité de l'air.

Les travaux d'excavation et d'évacuation des terres reprennent à l'automne 2008 sur 2 zones impactées par des produits goudronneux. Dans le cadre de cette opération, 1858 tonnes de terre ont été excavées.

Les travaux se sont poursuivis en juillet 2010 avec une deuxième phase constituée d'un traitement de pollution des sols par bio-venting (excavation sous vide) de la zone non saturée avec une bioremédiation in situ contrôlée et un traitement des eaux souterraines par pompage-écrémage. Ce dispositif a fonctionné de 2010 à 2013. Pendant cette période, l'écémage à extraction sélective a permis de collecter 5 tonnes d'hydrocarbure. En cette période, près de 3740 T sont évacuées pour être traités.

A partir de mars 2014, un système d'extraction multi-phase a été mis en place sur la partie est du site jusqu'en 2017 (40 mois). Le rapport final fait état de 1,69 T de polluants du sol et 3,16 T de polluants des eaux fixés et éliminés. Environ 4000L d'hydrocarbures ont été extraits dans le cadre de ces travaux.

En 2018, un pompage écrémage est remis en place pour une durée de 21 mois. En 2021, une excavation des hot spots résiduels est également réalisée. Depuis l'écémage passif de la zone est se poursuit.

Des travaux de dépollution complémentaires ont été demandé par les services de l'état et des travaux ont été réalisés en 2023 et se poursuivront en 2024. Les services de l'état sont en attente des résultats de ces travaux pour se prononcer sur l'état de dépollution du site.

**Des incertitudes subsistent dans certaines zones qui ont fait l'objet d'une dépollution. Quels usages possibles sur le site au regard des niveaux de pollutions résiduelles, avec ou sans évacuation des matériaux (déblais) ?**



# DES ENJEUX NATURALISTES TERRESTRES TRÈS LIMITÉS...

Les enjeux sont notables principalement pour les zones humides de prairies à Jonc épars, les oiseaux et les chiroptères.

Les oiseaux sont, pour une grande partie, inféodés aux milieux boisés entourant l'aire d'étude, ces milieux présentent donc des enjeux modérés.

Concernant les chiroptères, les espèces contactées n'utilisent l'aire d'étude qu'en transit ou en chasse, Ce sont donc les milieux ouverts qui sont fréquentés. Les milieux ouverts présentent donc un enjeu faible.

A noter la présence de 3 zones humides dont les  $\frac{3}{4}$  accueillent des habitats d'espèces envahissantes (Cannes de Provence et Phramites).

Bien que l'enjeu naturaliste soit faible en dehors des prairies de jonc épars, la destruction de zones humides nécessite des compensations importantes. Leur évitement sera donc à privilégier.

**Les enjeux naturalistes du site sont donc limités sur la partie terrestre et en partie liée à la présence d'une végétation spontanée (pinède, végétation hygrophile...)**



# ... MAIS PLUS CONSÉQUENTS DANS PORT SUTTEL

Port Suttel présente d'importantes superficies d'Herbiers de Zostères naines et marines, identifiées lors de plusieurs campagnes de terrain (2016 et 2019).

L'herbier est globalement présent dans tout le port, avec une implantation plus dense au centre de la zone.

Ces habitats naturels forment de véritables prairies marines et attirent de nombreuses espèces qui viennent y trouver refuge, se nourrir ou se reproduire.

Cet habitat naturel est protégé.

La zone sous-marine de Port Suttel présente des enjeux naturalistes sous-marins forts

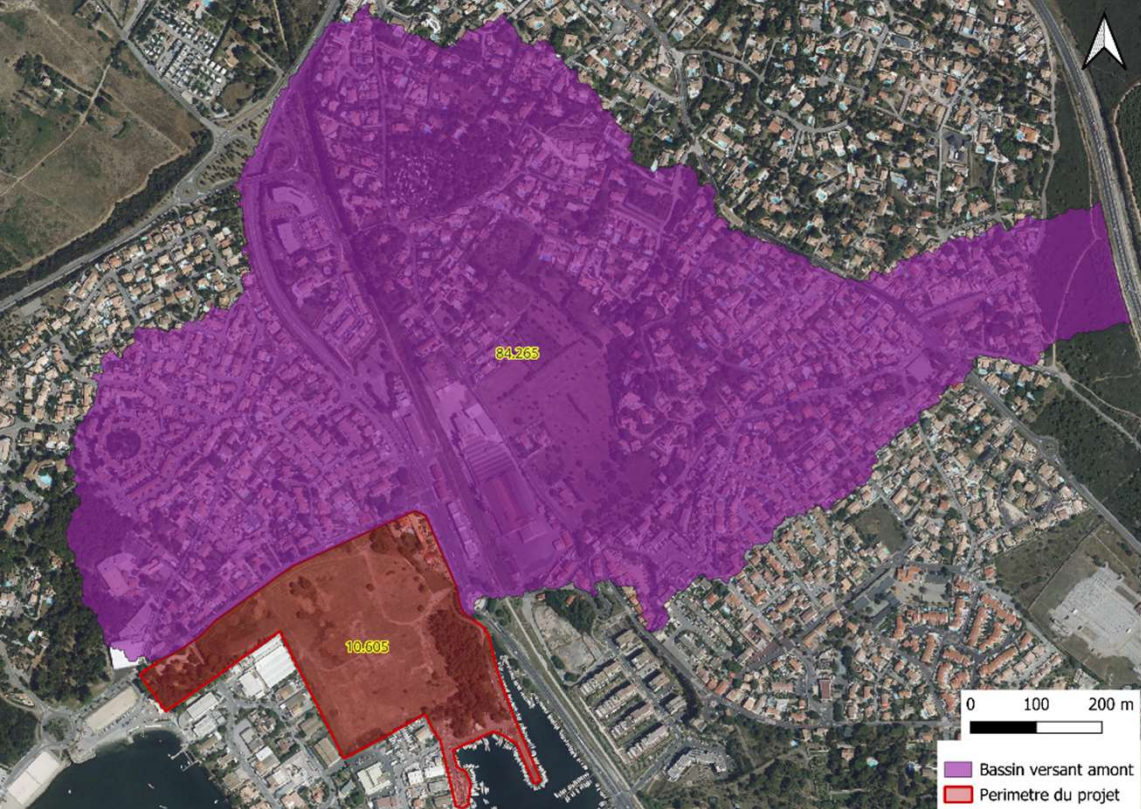
Source : expertise faune/flore en milieu aquatique - Port centre et Port Suttel, P2A, 2019



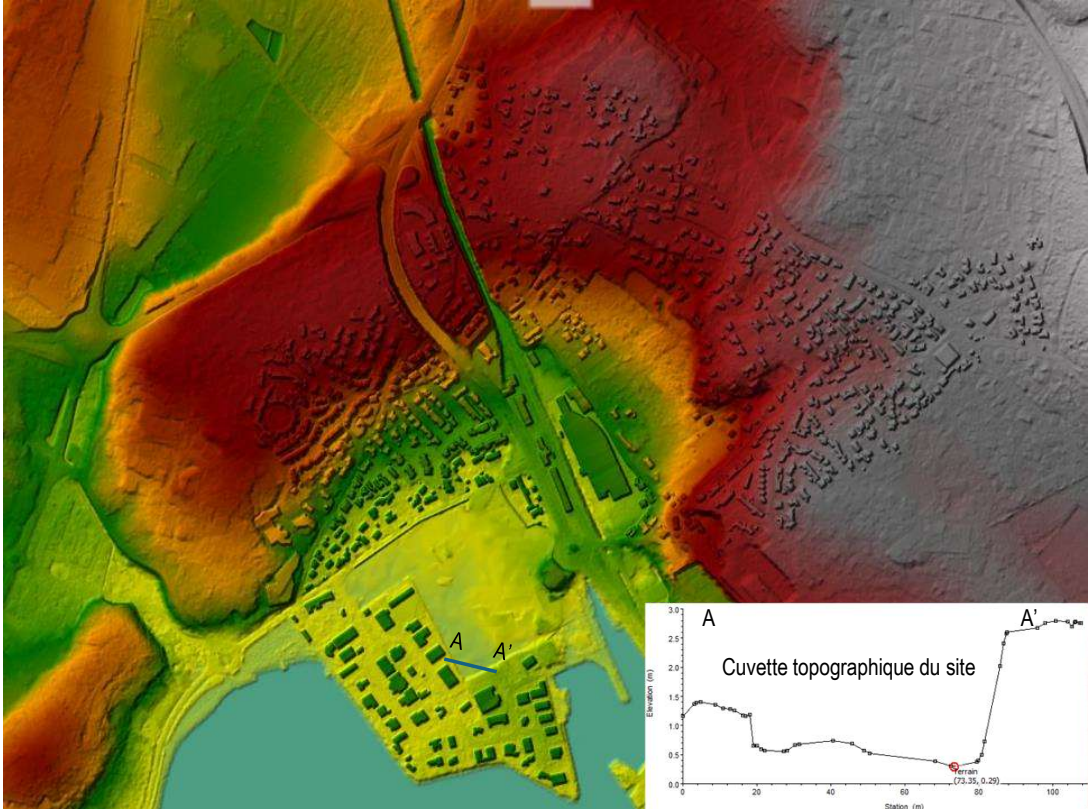
Les enjeux naturalistes sous-marin dans le plan d'eau de Port Suttel



# LE RISQUE INONDATION



Le périmètre du projet d'une surface de l'ordre de 10.60 ha intercepte un bassin versant amont de l'ordre de 84.26 ha.



Modèle Numérique de Terrain (MNT) avec Intégration des bâtiments et des murs au droit du projet



# LE RISQUE INONDATION

## Modélisation hydraulique 2D des ruissellements T = 10 ans :

Une première modélisation des ruissellements a été réalisée afin de simuler les ruissellements en provenance du bassin versant amont pour une période de retour Q10 ans. Le débit de pointe estimé pour cet événement est de l'ordre de 21.02 m<sup>3</sup>/s.

Cette modélisation démontre les ruissellements en provenance de l'amont couplée à la condition aval de submersion marine pour cette période de retour. Les bâtiments et murs qui sont intégrés au MNT font obstacles aux écoulements au Nord-est.

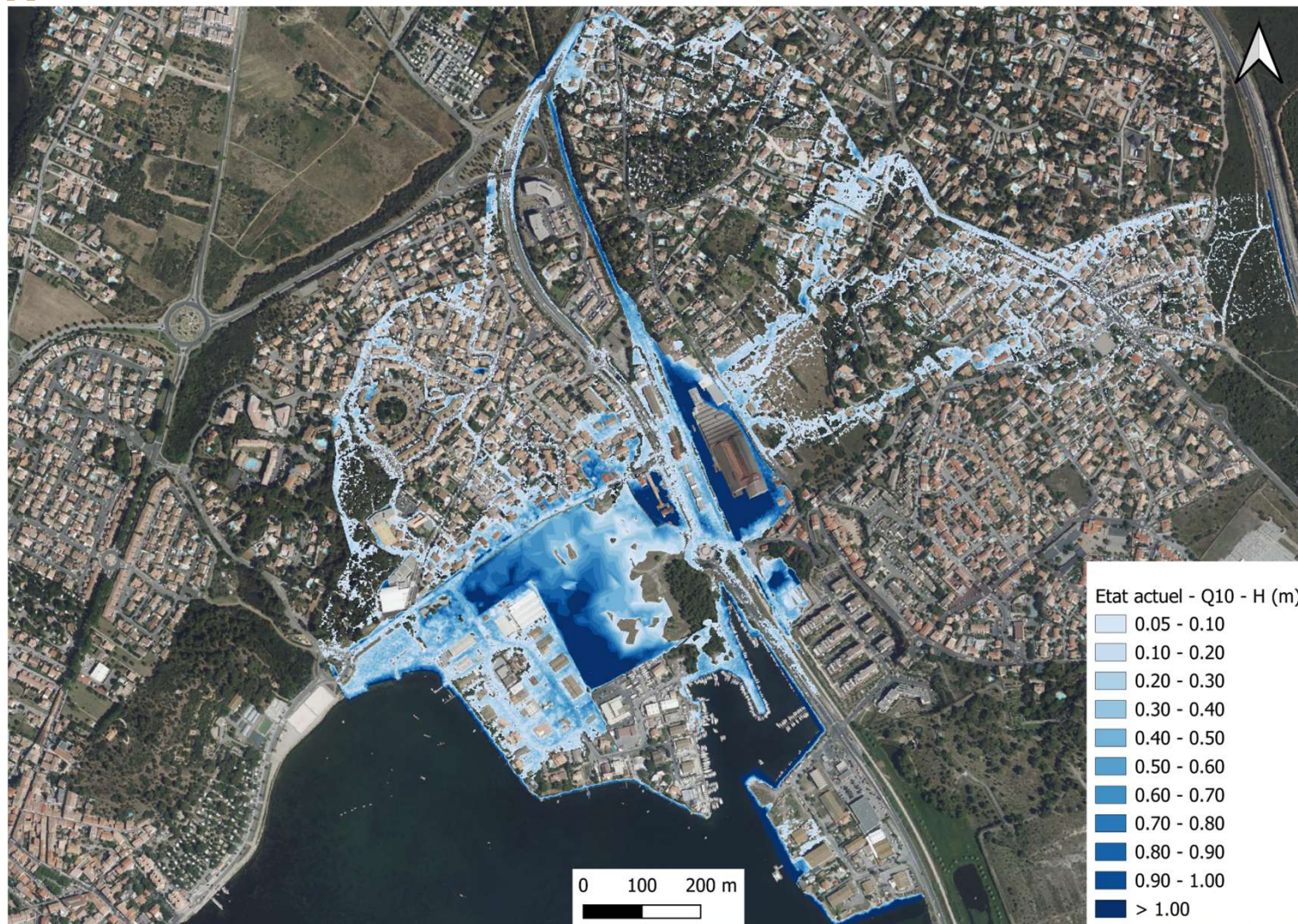
Les ruissellements proviennent des coteaux, et viennent de manière diffuse s'écouler sur le périmètre du projet.

Celle-ci fait apparaître des hauteurs d'eau comprises entre 5 cm et supérieures à 1 m au point bas de la parcelle (cuvette au Sud du site).

Au droit de la cuvette, la hauteur maximum des ruissellements, simulée est de l'ordre de 1.39 m.

Les habitations voisines semblent déjà inondées pour la période de retour 10 ans.

Les aménagements envisagés sur le site de l'ancienne raffinerie devront conserver une transparence décennale des ruissellements amonts.



# LE RISQUE INONDATION

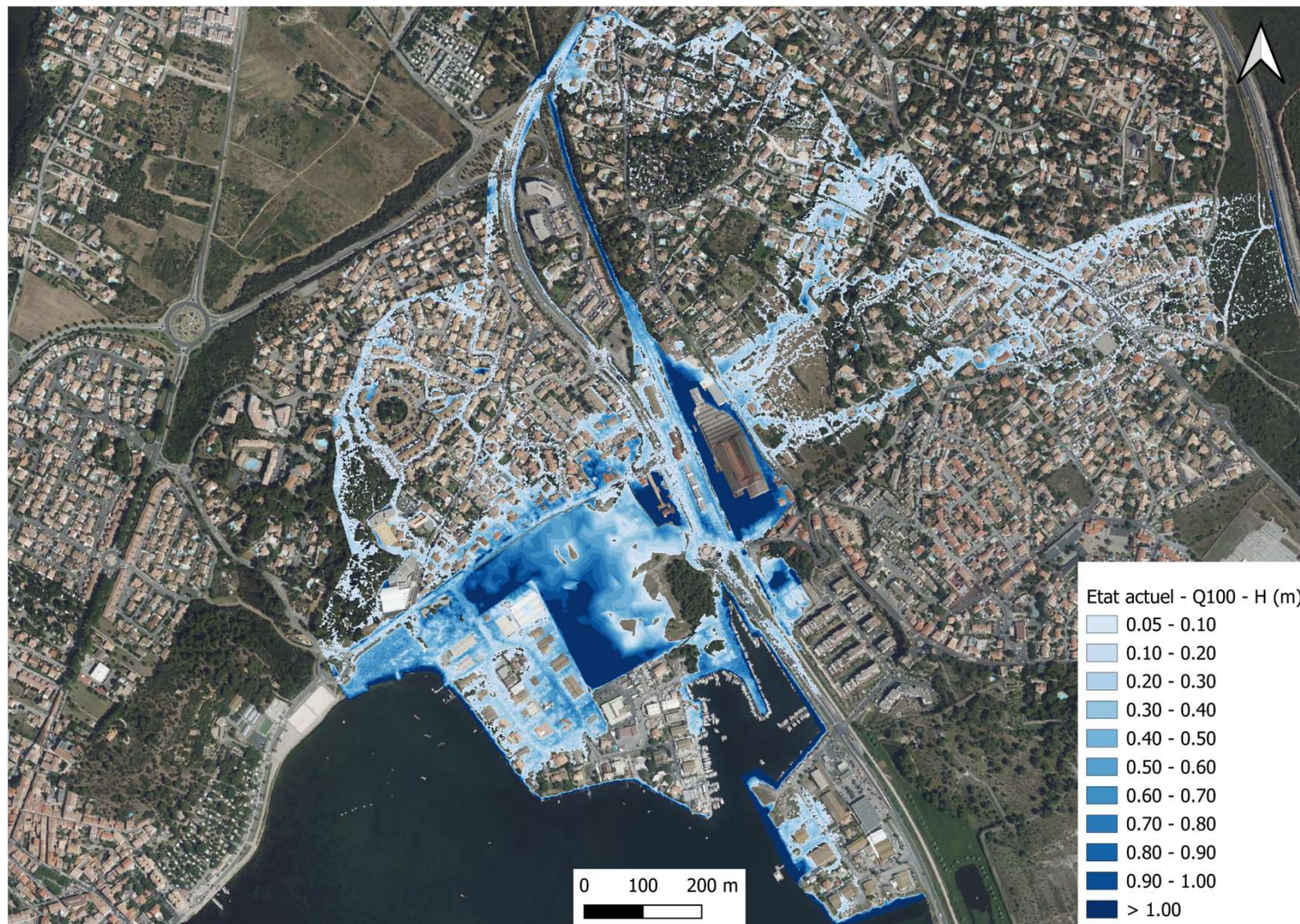
## Modélisation hydraulique 2D des ruissellements T = 100 ans :

Une seconde modélisation a été réalisée afin de simuler les ruissellements pour une période de retour Q100 ans. Le débit de pointe estimé pour cet événement est de l'ordre de 31.26 m<sup>3</sup>/s.

La modélisation des ruissellements et de la submersion marine pour la période de retour 100 ans montre des hauteurs d'eau plus importantes par rapport à la période de retour de 10 ans.

Au droit de la cuvette sud, la hauteur maximum des ruissellements simulée est de l'ordre de 1.47 m.

Les aménagements envisagés sur le site de l'ancienne raffinerie devront conserver une transparence centennale des ruissellements amonts.



# LE RISQUE INONDATION

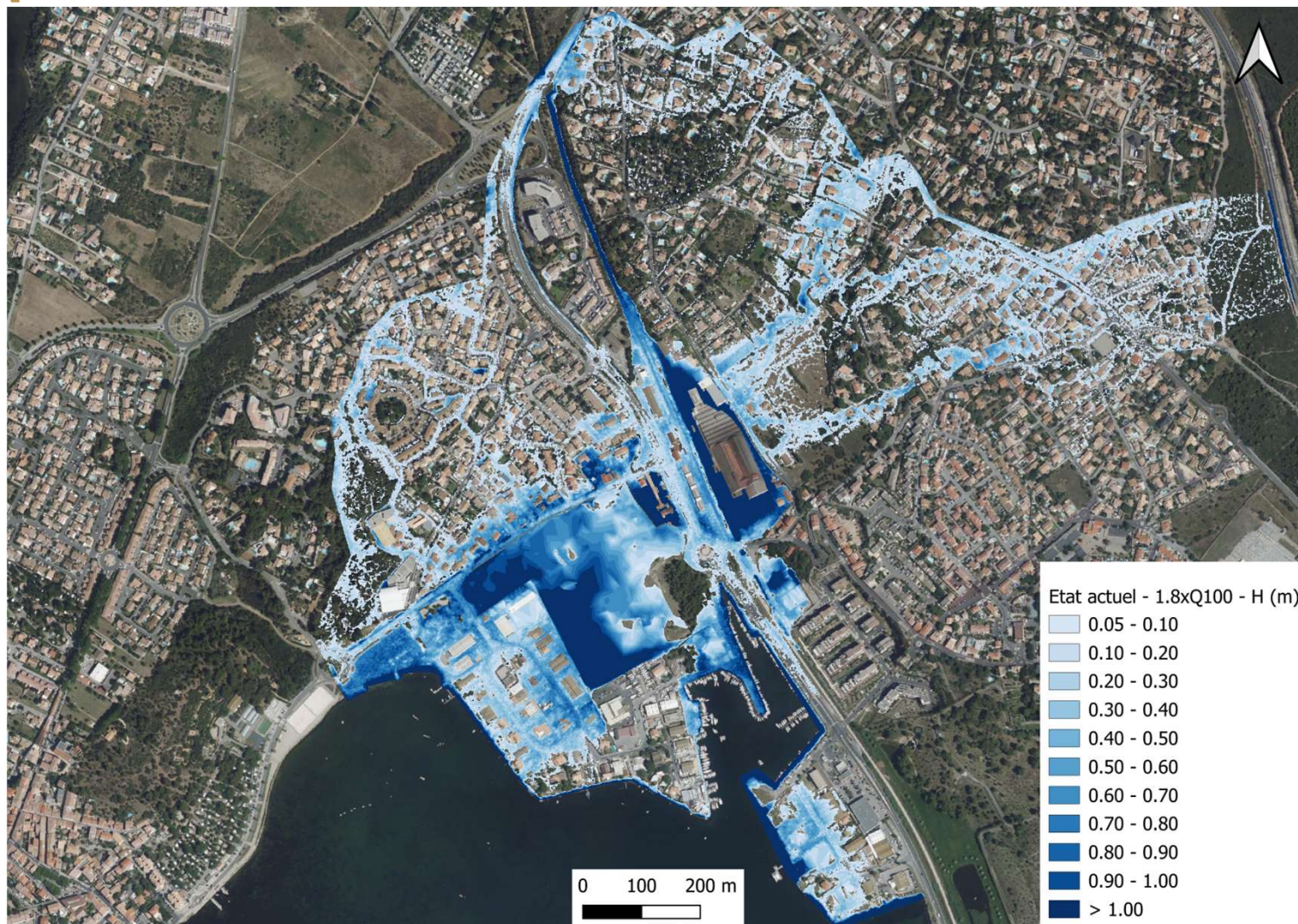
## Modélisation hydraulique 2D des ruissellements T = 1000 ans :

Une troisième modélisation a été faite pour la période de retour exceptionnelle ou millénaire ( $1.8 \times Q_{100}$ ). Le débit de pointe estimé pour cet événement est de l'ordre de  $56.26 \text{ m}^3/\text{s}$ .

Cette modélisation montre des hauteurs d'eau variants entre 10 cm et supérieures à 1 m sur la parcelle du projet.

Au droit de la cuvette sud, la hauteur maximum des ruissellements simulée est de l'ordre de 1.61 m.

Les aménagements envisagés sur le site de l'ancienne raffinerie devront conserver une transparence millénaire des ruissellements amonts.



# LES RÉSEAUX

## Plan des réseaux humides existants autour du site (issus des DT) :

Le réseau pluvial, dimensionné pour une occurrence décennale est composé de :

- Avenue de la Gare : Fossé recouvert de section trapézoïdal 2,50 m en tête / 50 cm en fond avec les accès aux villas busés Ø500
- Route de Sète :
  - Un Ø500 sous le trottoir sud,
  - Un Ø600 sous la route de Sète,
  - Un Ø500 sous le trottoir Nord,
  - Rejet au niveau du port Suttel via 2 cadres 1480 x 680

Bonne desserte du site pour les réseaux humides



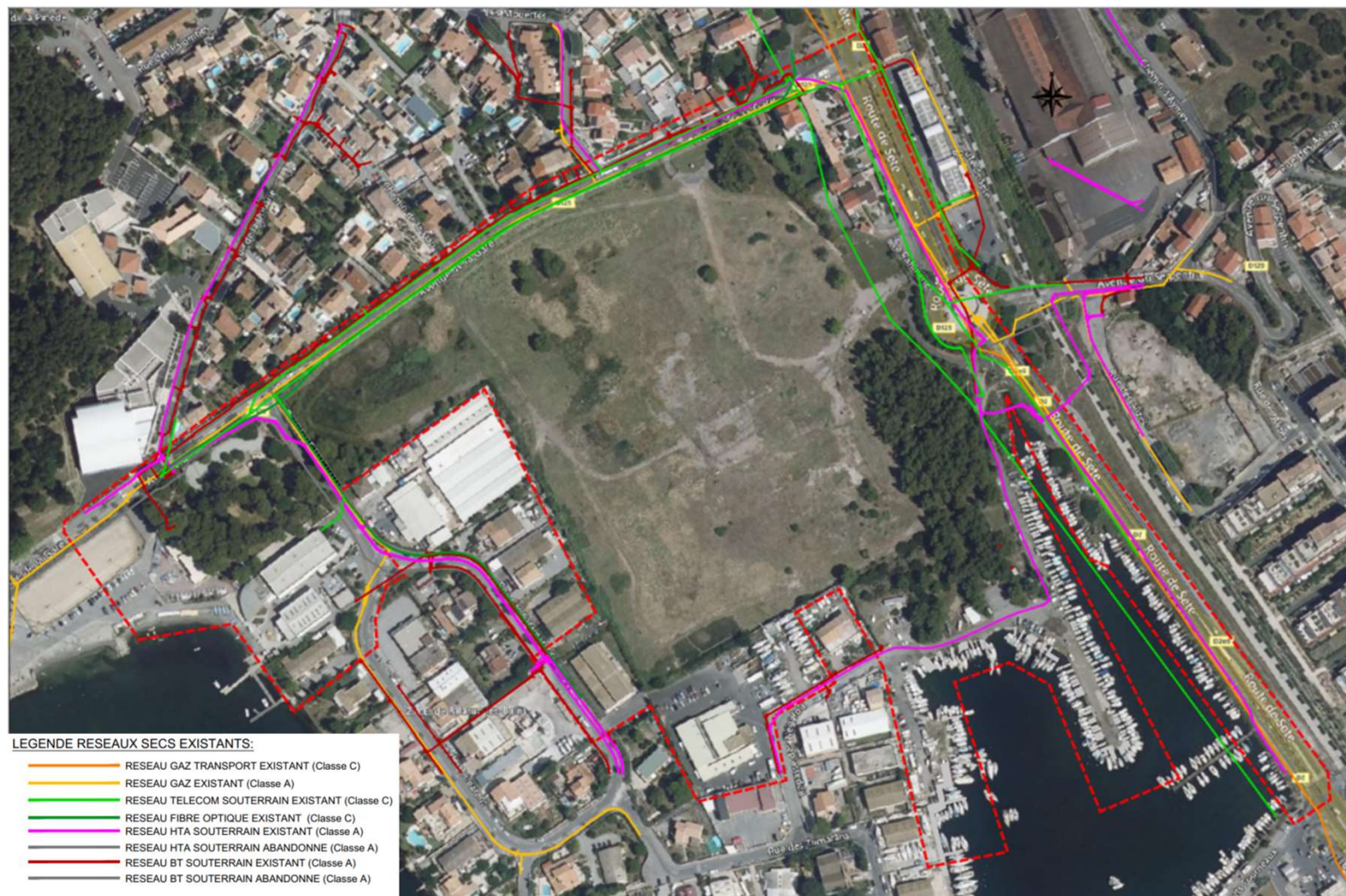
# LES RÉSEAUX

Plan des réseaux secs existants autour du site  
(issus des DT) :

Sont présents en périphérie du site :

- Le gaz et le transport de gaz
- HTA souterrain
- BT souterrain
- Le réseau TELECOM
- La fibre optique

Bonne desserte du site pour les réseaux secs





# LES RÉSEAUX

## Servitude de Gaz - transport :

Servitude de Gaz I3 de 250 m de part et d'autre de la canalisation de transport de gaz DN 150 – PMS 67,7 sous la route de Sète, indiquée les prescriptions liées du PLU.

Pour tout aménagement dans la bande d'effet des ouvrages, une demande spécifique doit être adressée à GRT gaz pour analyse.

**GRTgaz devra être contacté pour connaître précisément les prescriptions liées à cette servitude.**

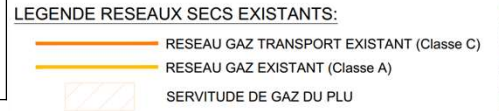
## Issus de la DT GRT Gaz :

La convention de servitude au profit de GRTgaz précise notamment l'existence d'une zone non aedificandi de plusieurs mètres autour de notre ouvrage. Les modifications de profil du terrain ainsi que la pose de réseaux en parallèle à notre ouvrage y sont interdites et tout fait de nature à nuire à la construction, l'exploitation et la maintenance des ouvrages concernés est proscrit dans cette bande de servitude.

Nos canalisations enterrées sont sensibles aux contraintes externes de chargements, de vibrations et de circulations d'engins.

Une étude de compatibilité pourra être demandée au déclarant et les dispositions compensatoires soumises à accord de GRTgaz.

**À ce titre, les zones de stockage, les aires de stationnement et les voies d'accès associées au projet ne doivent pas emprunter la servitude d'implantation de nos ouvrages, sauf accord préalable de GRTgaz.**



G.



**PROJET ENVISAGÉ SUR LE SITE**

# PROJET ENVISAGÉ : 2019

Le site de la Raffinerie du Midi a déjà fait l'objet de réflexion pour envisager son aménagement...

La 1<sup>ère</sup> étude a été réalisée en 2019 et prévoyait :

- La création d'une nouvelle voie d'accès à la station à travers le site ;
- La réalisation d'un parc de stationnement de 500 places,
- Une ferme photovoltaïque au sol
- Un réaménagement de Port Suttel avec un Port à Sec, une capitainerie et une offre complémentaire de stationnement.

Plusieurs questions se posent quant à la faisabilité technique et financière de ce programme :

- Nécessité de mettre hors d'eau tous les aménagements (photovoltaïque, voie et stationnements) ;
- Un bassin de rétention en point haut du site semble peu pertinent ;
- Un volume très important de terres polluées à traiter et évacuer
- Le coût des aménagements

Source : Etude préliminaire du site  
de la Raffinerie du Midi / Ville de  
Balaruc les Bains / 2019



Balaruc-Les Bains (34) | Raffinerie du Midi | Diagnostic



H



# SYNTHÈSE ET ENJEUX DU SITE

# CARTE DU SITE AU REGARD DE SES CONTRAINTES

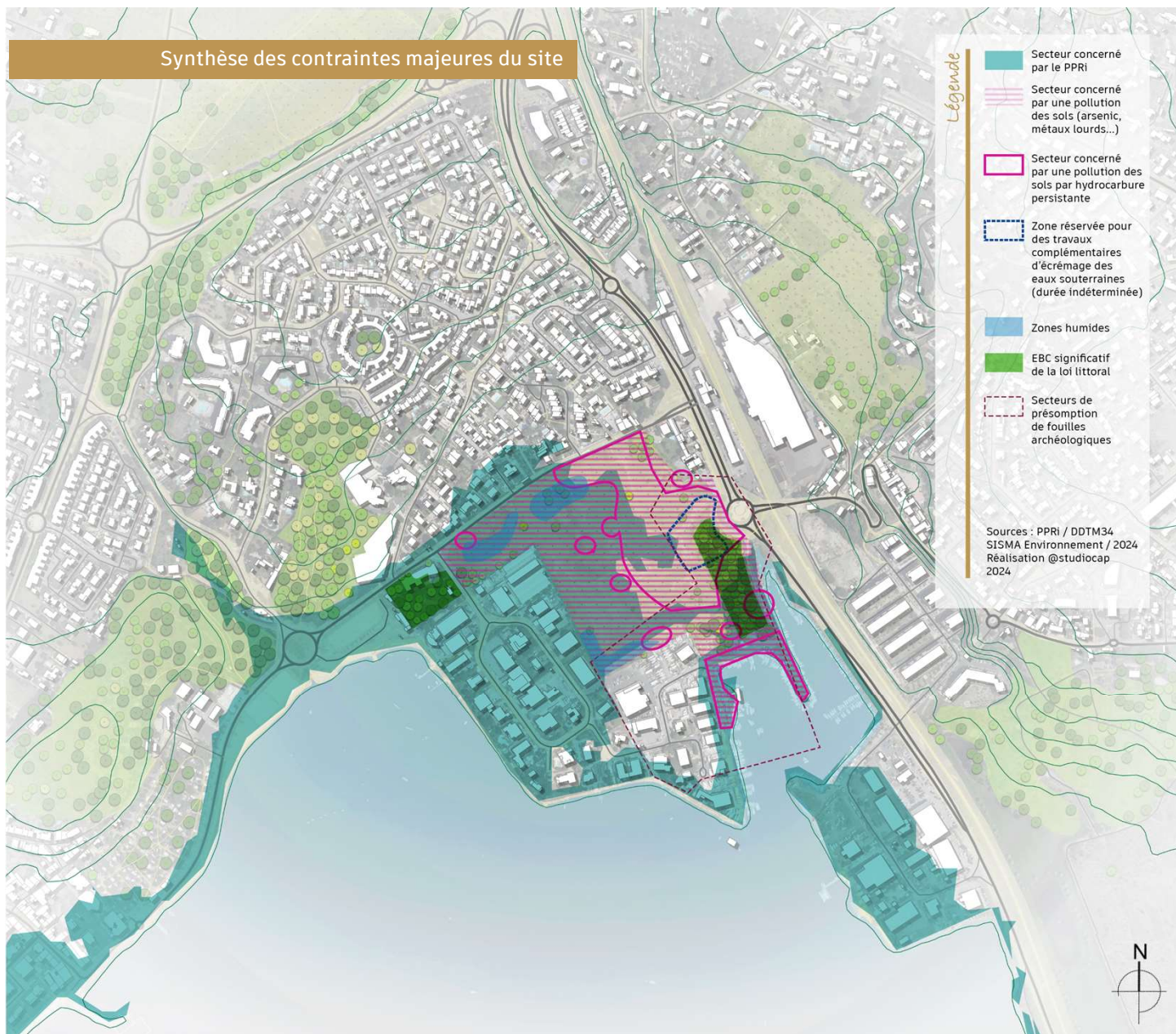
Le site de la Raffinerie du Midi est un site très contraint par plusieurs phénomènes qui interrogent fortement sa capacité d'accueil :

- **La pollution des sols** : le site présente une pollution généralisée de ses sols aux métaux lourds et à l'arsenic et des secteurs encore pollués aux hydrocarbures... cette contrainte impose de lourdes prescriptions quant aux aménagements possibles (évacuation en centre limitée et onéreuse / et encapsulage des terres) et aux usages envisagés : peut-on accueillir des usages urbains sur le site (parc, promenade...) et sous quelle condition ? En outre un secteur réservé à des travaux de dépollution sur le temps long constitue un point dur au droit du giratoire RD2/Serpentin
- **La contrainte hydraulique** : matérialisée par des règles très contraignantes du PPRi en vigueur, surmontées d'un risque de submersion marine et de ruissellement des eaux pluviales. L'aménagement du site interroge sur sa capacité d'accueil : comment compenser l'imperméabilisation induite par les voies et ouvrages envisagés ? Quel impact sur la structure des infrastructures (voie sur ouvrages cadres ? Parking inondables ou surélevés ?...)
- La présence de **3 zones humides** ;
- **Un EBC significatif** sur la pinède

Ces contraintes cumulées réduisent très fortement la capacité d'accueil du site et nous font envisager une très forte « sobriété » des aménagements possibles sur le site, limitant drastiquement l'imperméabilisation du site.

Comment concilier les enjeux urbains prégnants sur le secteur, en particulier liés aux besoins de mobilité et aux besoins de gestion du Port Suttel ?

Comment limiter l'impact de ce site sur l'environnement et poursuivre sa dépollution ?



# LES BESOINS & ENJEUX DU SITE

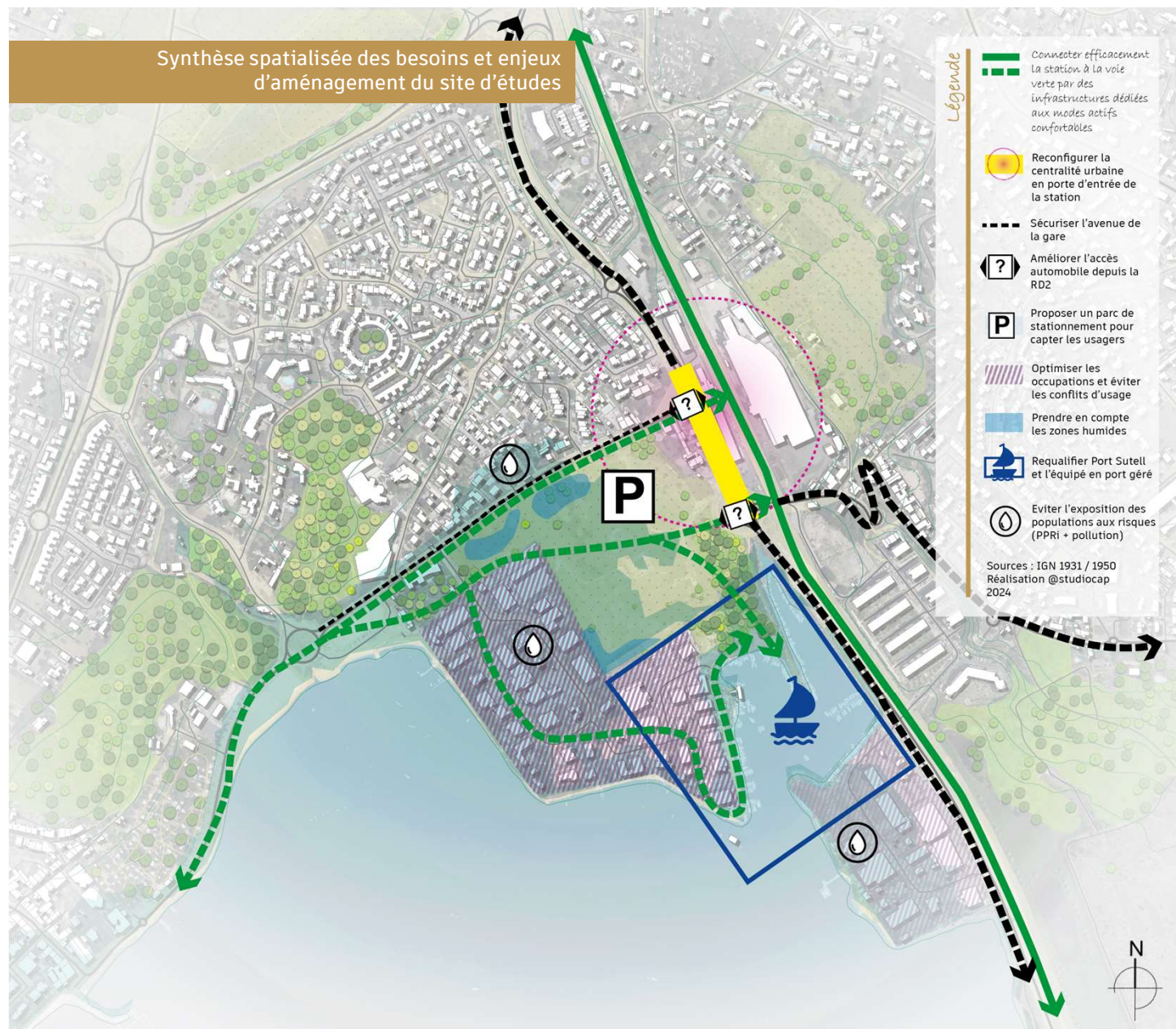
Le niveau de contrainte et de pollution du site amène en priorité à prendre les précautions nécessaires pour :

- Éviter l'exposition de la population aux risques
- Poursuivre la dépollution du site
- Reconfigurer qualitativement l'entrée de la station

Le diagnostic met toutefois en évidence des 1ers besoins auxquels le site doit pouvoir contribuer en fonction de sa capacité d'accueil :

- Sécuriser l'avenue de la gare, en particulier pour les modes actifs (piétons, cycles)
- Connecter efficacement la station aux axes de mobilité structurants (RD2, voie verte et TCSP)
- Contribuer à l'évolution des pratiques de mobilité sur la commune et en particulier sur la station en programmant un parc de stationnement pour capter les véhicules en amont de la station et développer les modes de déplacements alternatifs (modes actifs, navette bus ?)
- Répondre à la compensation de l'urbanisation du territoire communal : un espace de 3 ha est nécessaire pour compenser les opérations d'aménagement au titre de l'artificialisation des sols...

**La situation stratégique du site comme « rotule » entre la station et le reste de la commune de Balaruc les Bains doit être affirmée sur ce site et contribuer au renforcement de la centralité en accroche sur la RD2 et à la porte d'entrée de la station.**



# LES BESOINS LIÉS AU RÉAMÉNAGEMENT DE PORT SUTTEL

## Les fonctions indispensables

### Aménager le plan d'eau

Mise en place de solutions d'amarrage sécurisés pour les bateaux de plaisance

Probable intérêt de conserver un caractère "pittoresque" et "authentique"

L'aménagement doit être cohérent avec la capacité à le faire financer par l'exploitation

Niveau de services faibles : quelques points de délivrance eau et électricité répartis sur le tout le port mais pas de branchement individuel

Localisation des accès ponton à articuler avec problématique du stationnement

Besoin en stationnement de bateaux professionnels (pêcheurs *a priori*)

### Stationner les véhicules des clients du port

Nécessité de prévoir des espaces de stationnement dédiés aux clients du port. Le ratio du CEREMA évoque un ratio de l'ordre de 30 places auto pour 100 places de bateau, notamment pour gérer les pics. Il doit pouvoir être optimisé et des mutualisations avec d'autres besoins de stationnement doivent pouvoir être explorées

Nécessité de déposer minute à proximité des pontons, le stationnement peut être déplacé ensuite à une distance raisonnable (5-10' de marche à pied)

Localisation des parkings à caler avec les points de départ des pontons

### Organiser la manutention

Sujet complexe qui va nécessiter d'arbitrer sur les fonctions connexes qui se développeront (carénage *in situ*, mise à l'eau bateaux transportables et port à sec).

Le seul besoin indispensable recensé est lié au fonctionnement des chantiers navals ; certains manutentionnent directement depuis leur aire technique avec une grue mobile, d'autres utilisent un chariot à fourche au niveau de l'ancien quai de manutention en fond de port (effondré). Cette activité est à sécuriser pour assurer la pérennité de l'activité professionnelle. L'espace de manutention devra être accessible à des unités avec un tirant d'eau moyen.

Ensuite, la mise en œuvre de solutions complémentaires pourra s'envisager :

- Une cale de mise à l'eau pour pratique autonome (existante)
- Une solution de manutention pour un éventuel port à sec (chariot à fourche généralement)
- Une solution permettant de faire fonctionner l'aire de carénage ...

> La mise en place d'une nouvelle cale (plus large et plus pentue) pourrait apporter une réponse polyvalente intéressante pour gérer cette diversité de besoins (utilisation de chariots hydrauliques par les professionnels et de remorque de route par les plaisanciers).

### Garantir une solution pour caréner les bateaux du port

Plusieurs approches possibles, plus ou moins impactantes sur l'aménagement du port (voir page précédente)

Possibilité de travailler sur une mise aux normes de l'aire existante, avec mise en place d'un système de collecte des eaux puis évacuation auprès d'un prestataire spécialisé dans le traitement de l'eau.

### Planter une capitainerie

Nécessité de prévoir un bâtiment pour les fonctions administratives, techniques et pour la délivrance des services de base aux clients : douches et sanitaires notamment

Bâtiment pouvant se trouver à l'intérieur du périmètre portuaire (possiblement sur l'eau) ou à proximité. Localisation à coordonner avec la nouvelle organisation du plan de mouillage.

### Planter des bâtiments associatifs

Sujet à travailler car le changement de mode de gestion peut amener à revoir le rôle et les missions des associations. Des opportunités de rapprochement entre associations mériteraient également d'être travaillées pour rechercher une rationalisation du programme.

Bâtiment pouvant se trouver à l'intérieur du périmètre portuaire (possiblement sur l'eau) ou à proximité.

# LES BESOINS LIÉS AU RÉAMÉNAGEMENT DE PORT SUTTEL

## Les fonctions optionnelles

### Déployer une offre de mise à l'eau

Intérêt possible de conserver / améliorer l'offre de mise à l'eau pour les pratiques autonomes. Cela va notamment nécessiter de prévoir des espaces de stationnement auto + attelages, pouvant également être déployées à une distance raisonnable du port (5 à 10' max).

Cette fonction pourrait s'organiser sur la cale évoquée page précédente sous réserve de pouvoir dissocier les flux pros / plaisanciers

### Déployer une offre de port à sec

Intérêt également de développer une offre de port à sec avec services pour capter d'autres profils de clients. Le stockage des bateaux se fera sur des racks de 3-4 niveaux, la manutention étant assurée avec du matériel professionnel et performant. Un ponton d'attente sera nécessaire pour écrêter les pics d'activités. La ZA Maritime (et notamment le foncier libéré avec le départ du constructeur de catamaran) pourrait être particulièrement intéressante pour accueillir un tel projet.

### Rendre le site attractif pour le grand public

Sujet à stabiliser en fonction des opportunités de connexion du site avec les secteurs proches et de compatibilité avec les enjeux liés à la pollution :

- Organisation de cheminements doux qualitatifs au plus proche de l'eau
- Aménagement de points de vue sur l'étang
- Développement de fonctions commerciales ou d'animation
- ...





# LES BESOINS LIÉS AU RÉAMÉNAGEMENT DE PORT SUTTEL

## La base nautique

Rappelons également le rôle possible de la base nautique dans la mise en œuvre d'un projet de valorisation du site.

La base tourne aujourd'hui le dos à la ZA et au site de la Raffinerie. Elle se positionne même en "fin du secteur de la plage" et crée même un verrou.

La base nautique est un équipement structurant de ce secteur et propose une activité nautique importante et diversifiée.

Elle mériterait demain de jouer un rôle de "fenêtre sur l'étang" en lien avec le projet



