








# Terminal passagers du Port de Sète-Frontignan

## Construction d'une nouvelle gare maritime, aménagement du terminal passagers et de la nouvelle entrée du port

Maitrise d'Ouvrage		REGIO OCCITANIE / PYRÉNÉES-MEDITERRANÉE 22, boulevard du Maréchal Juin 31 406 Toulouse Cedex 9 Tél: 04.67.22.80.00	Maitrise d'Œuvre	J. JACQUES F. FERRIER A. ARCHITECTURES	Jacques FERRIER Architecture (JFA) 24 Rue Dareau 75014 PARIS Tél: 01.43.13.20.20 Fax: 01.43.13.20.21
Maitrise d'Œuvre Délégué		SCP CUSY MARAVAL 13 Quai des Tanneurs 34090 MONTPELLIER Tél: 04.67.58.67.10 Fax: 04.67.58.73.49	Bureau d'Etudes Techniques		EDES Aéroport Toulouse-Montaudou 135 avenue du Comminges 31270 CUGNAUX Tél: 05.55.17.65.75
Bureau d'Etudes Acoustique		ACV 60 Rue Alexandre Dumas 75011 PARIS Tél: 01.43.79.24.33 Fax: 01.43.79.25.62	Paysagiste		Agence TER 18-20 Rue du Fbg du Temple 75011 PARIS Tél: 01.43.14.34.00 Fax: 01.43.38.13.03

Ce document est la propriété et a été produit pour le bénéfice exclusif du groupe SNC Loxin. Il est interdit de copier, enregistrer ou transmettre tout ou partie de ce document, sous quelque forme que ce soit et quel que soient les moyens utilisés, sans l'accord préalable écrit du groupe SNC Loxin.

### Mission complémentaire MC3

#### Elaboration des dossiers administratifs et réglementaires

# ETUDE D'IMPACT : RESUME NON TECHNIQUE

Date	Rév.	Nature de la modification	Etabli	Véifié	Approuvé	Approuvé (client)
22/12/2015	V0	Etablissement du document	EPERNON-TPFI	JBOUCLY-SNCLAVALLIN	AGUERY-SNCLAVALLIN	
16/03/2016	V1a	Complément à la V0	EPERNON-TPFI	G.GRAILLE-TPFI	JBOUCLY-SNCLAVALLIN	
05/04/2016	V1b	Livraison définitive	EPERNON-TPFI	G.GRAILLE-TPFI	JBOUCLY-SNCLAVALLIN	
30/06/2016	V2_inter	Suite aux remarques de la Région du 09/06/2016	EPERNON-TPFI	G.GRAILLE-TPFI	JBOUCLY-SNCLAVALLIN	
23/11/2016	V2	Suite aux remarques de la Région du 08/08/2016	EPERNON-TPFI	G.GRAILLE-TPFI	JBOUCLY-SNCLAVALLIN	
03/10/2017	V3	Suite aux remarques de la Région du 29/12/2016	EPERNON-TPFI	G.GRAILLE-TPFI	JBOUCLY-EDES	
07/04/2017	V4	Suite aux remarques de la Région du 24/03/2014	EPERNON-TPFI	G.GRAILLE-TPFI	JBOUCLY-EDES	
10/04/2017	V5	Suite aux remarques de la Région des 07/04 et 10/04/2017	EPERNON-TPFI	G.GRAILLE-TPFI	JBOUCLY-EDES	
12/10/2017	V6	Suite au changement de réglementation au 16 mai 2017	EPERNON-TPFI	G.GRAILLE-TPFI	AGUERY-EDES	
08/01/2018	V7	Suite aux remarques de la Région du 15/12/2017 et aux modifications de l'APD	EPERNON-TPFI	G.GRAILLE-TPFI	C.VEYSSSET-EDES	
16/10/2018	V8	Suite aux modifications du programme et APD3	EPERNON-TPFI	G.GRAILLE-TPFI	C.VEYSSSET-EDES	
17/12/2018	V9	Suite aux remarques de la Région et de l'équipe MCE des 28 et 30/11/2018	EPERNON-TPFI	G.GRAILLE-TPFI	C.VEYSSSET-EDES	JFA-CUSY MARAVAL/FMORIO
04/03/2019	V9 bis	Réintroduction de la ZC entrée Est Secteur SUD	EPERNON-TPFI	G.GRAILLE-TPFI	C.VEYSSSET-EDES	JFA-CUSY MARAVAL/FMORIO

Page blanche laissée intentionnellement

**ETUDE D'IMPACT – RESUME NON TECHNIQUE: SOMMAIRE**

<b>0/ Préambule.....</b>	<b>5</b>	3/3/9 Les risques technologiques et industriels.....	23
0/1 Objet du dossier et du projet .....	5	3/3/10 Santé humaine – Qualité de l'air .....	24
0/2 Cadre réglementaire.....	5	3/3/11 Commodité du voisinage – Ambiance sonore .....	25
0/3 Objectifs.....	5	<b>3/4 Patrimoine et paysage .....</b>	<b>25</b>
0/4 Localisation et zones d'études .....	6	<b>3/5 Bilan des enjeux majeurs du territoire et interrelations .....</b>	<b>26</b>
<b>1/ Présentation du projet.....</b>	<b>8</b>	<b>4/ Justification du choix du projet.....</b>	<b>31</b>
1/1 Rappel des enjeux majeurs du site et du programme.....	8	4/1 Choix du site d'implantation .....	31
1/2 Le projet de terminal passagers .....	8	4/2 Choix du projet retenu .....	31
1/2/1 Caractéristiques principales.....	8	<b>5/ Bilan des impacts et mesures proposées.....</b>	<b>33</b>
1/2/2 Les aménagements paysagers .....	8	<b>6/ Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus .....</b>	<b>39</b>
1/2/3 Sécurité.....	8	6/1 Définition des projets et méthodologie.....	39
1/3 Le plan de masse .....	8	6/1/1 Choix du périmètre de recherche des projets à prendre en compte .....	39
1/4 Gestion et phasage du chantier.....	10	6/1/2 Liste complète des projets et état d'avancement .....	39
1/5 Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et de planification en vigueur.....	10	6/2 Analyse des effets cumulés .....	39
1/5/1 Compatibilité avec les documents d'urbanisme .....	10	<b>7/ Présentation des méthodes utilisées .....</b>	<b>41</b>
1/5/2 Comptabilité avec les documents de planification (plans, schémas, programmes) .....	11	7/1 Etudes ayant servi de référence à la présente étude d'impact .....	41
<b>2/ Scénario de référence .....</b>	<b>13</b>	7/2 Etablissement de l'état initial .....	41
2/1 Description du site à l'état actuel.....	13	7/3 Description des difficultés éventuelles rencontrées .....	41
2/2 Evolution probable du site en cas de mise en œuvre du projet.....	14	7/4 Auteurs de l'étude d'impact.....	42
2/3 Evolution probable du site en l'absence de mise en œuvre du projet .....	14		
<b>3/ Analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par l'opération .....</b>	<b>14</b>		
3/1 Analyse du milieu physique .....	14		
3/1/1 Climat.....	14		
3/1/2 Topographie – Géologie – Sous-sol.....	14		
3/1/3 Eaux souterraines .....	15		
3/1/4 Eaux superficielles.....	15		
3/1/5 Pollution des sols .....	16		
3/1/6 Risques naturels.....	16		
3/2 Analyse du patrimoine naturel.....	18		
3/2/1 Périmètres à statut .....	18		
3/2/2 Occupation des sols .....	18		
3/2/3 Inventaires habitats naturels, faune et flore .....	18		
3/2/4 Continuités écologiques.....	19		
3/2/5 Valeur écologique du site .....	19		
3/2/6 Natura 2000 .....	19		
3/3 Analyse du milieu humain.....	20		
3/3/1 Découpage administratif.....	20		
3/3/2 Données socio-démographiques et économiques .....	20		
3/3/3 Occupation des sols .....	20		
3/3/4 Activités économiques.....	21		
3/3/5 Activités portuaires.....	21		
3/3/6 Voirie – transports et trafics .....	22		
3/3/7 Réseaux.....	22		
3/3/8 Gestion des déchets sur la gare maritime actuelle.....	23		

## ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Localisation du port de Sète-Frontignan	6
Figure 2 : Périmètre rapproché de la zone d'étude	7
Figure 3 : Plan de masse des aménagements extérieurs et paysagers	9
Figure 4 : Extrait cartographique du PPRI de la ville de Sète	17
Figure 5 : Cartographie du risque retrait-gonflement des argiles	17
Figure 6 : Périmètre de la SAM	20
Figure 7 : Plan du Port de Sète-Frontignan	21
Figure 8 : Carte de l'itinéraire principale et des points d'échange	22
Figure 9 : Déchets collectés sur la zone de la gare maritime en 2015	23
Figure 10 : Bande d'étude pour l'état initial qualité de l'air	24
Figure 11 : Localisation des points de mesure sur la zone d'étude	25
Figure 12 Carte des projets sélectionnés pour l'analyse des effets cumulés	39

## TABLEAUX

Tableau 1 : Liste des périmètres à statut à proximité de la zone d'étude.....	18
Tableau 2 : Synthèse des risques industriels majeurs à proximité de la zone d'étude le 23/09/2015 .....	23

**A préciser que certaines études spécifiques ont été réalisées lors de la phase Avant-Projet Sommaire (APS), ou de la phase Avant-Projet Définitif (APD n°2 indice B), avant l'évolution du périmètre du projet. De ce fait, la cartographie associée peut présenter une zone d'étude conforme à l'APS et/ou APD 2.**

**Toutefois, compte tenu de l'évolution du projet au cours de la rédaction de la présente étude d'impact (suppression de la triple escale autour du bassin Orsetti), les plans et illustrations du projet ont donc été mis à jour selon l'Avant-Projet Définitif n°3 indice C, correspondant au nouveau programme d'aménagement.**

**A noter que les modifications entre l'APD 2 et l'APD 3, puis les Permis de Démolir et de Construire, ne remettent pas en cause les conclusions des différentes études menées sur le site.**

## 0/ PREAMBULE

### 0/1 OBJET DU DOSSIER ET DU PROJET

Le présent dossier concerne le projet de **construction d'une nouvelle gare maritime, l'aménagement du terminal passagers et de la nouvelle entrée du Port de Sète-Frontignan** qui s'étendra sur une surface de **181 957 m<sup>2</sup> soit 18,2 hectares**, et comprendra les aménagements suivants :

- Le réaménagement des zones d'attente et de contrôle,
- La construction de la nouvelle gare maritime (surface utile : 3 150 m<sup>2</sup>),
- La démolition de la gare actuelle, de ses annexes et de divers bâtiments,
- L'aménagement de parkings en pré-embarquement et embarquement (69 700 m<sup>2</sup>),
- La création d'un nouvel accès au port raccordé à la route de Montpellier avec tourne à gauche pour accéder au port de commerce et de fret (à noter que le projet comprend également l'aménagement des deux passages à niveau voie ferrée pour l'entrée sur le port de commerce).

Le projet a pour objet l'aménagement d'un nouveau terminal permettant de traiter les passagers piétons et véhiculés de deux navires simultanément.

Pour plus de simplicité, nous parlerons de l'opération de construction du nouveau terminal passagers.

Ce projet, situé sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de « Sète Agglopol Méditerranée (SAM – Ex CABT), touche la commune de Sète comme le montrent les figures 1 et 2.

### 0/2 CADRE REGLEMENTAIRE

**Règlementation après le 1<sup>er</sup> janvier 2017 (application du décret 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes) :**

L'opération de construction du nouveau terminal passagers entre dans les catégories suivantes du tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'Environnement :

- 9-Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales :
  - b) construction de ports et d'installations portuaires, y compris port de pêche (projets non mentionnés dans la colonne précédente) : Examen au cas par cas
- 39-Travaux, constructions et opérations d'aménagement y compris ceux donnant lieu à un permis d'aménager, un permis de construire, ou à une procédure de zone d'aménagement concerté :
  - Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. \* 420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup> : Etude d'impact systématique,
- 41 Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs :
  - a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus : Examen au cas par cas.

**Ce projet est donc soumis à étude d'impact**, conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-2 du Code de l'Environnement.

**La présente étude d'impact a été rédigée conformément à l'article R. 122-5 du même code, qui en définit le contenu.**

Comme le prévoit l'article R. 122-9 du Code de l'Environnement, la présente étude d'impact est insérée dans le dossier d'enquête publique. Ce dernier sera conforme à l'article R. 181-13 du Code de l'environnement créé par le décret n°2017-81 du 26 janvier 2017.

### 0/3 OBJECTIFS

La création d'un nouveau terminal « passagers » s'inscrit dans une démarche de création d'un port moderne dont les objectifs s'articulent autour de 3 grands thèmes :

- 1- Augmenter les capacités d'accueil de navires et donc le développement du trafic de passagers et de fret,
- 2- Atteindre une qualité de traitement des passagers et du fret au standard des nouveaux terminaux passagers internationaux,
- 3- Assurer une interaction « ville-port » ambitieuse par le traitement des interfaces (accès), de la création « d'un paysage » portuaire de qualité, en permettant la création de services partagés par les usagers de la ville comme du terminal passagers.

**L'objectif qualitatif** est d'atteindre les meilleurs standards en termes de fiabilité, de qualité de services et de tarifs en visant :

- La qualité des conditions d'accueil des voyageurs véhiculés et piétons,
- La qualité des conditions d'accueil et de travail des compagnies maritimes et des différents personnels opérant sur le site.

L'intégration urbaine doit également garantir le désenclavement du site portuaire. La **qualité architecturale et paysagère** de l'ensemble des aménagements doit contribuer à l'intégration du projet dans le site dans un souci d'améliorer la relation ville-port. Le projet a pour vocation à avoir une visibilité et une dimension internationale de par sa conception architecturale.



## 0/4 LOCALISATION ET ZONES D'ETUDES

Les terrains concernés par le projet d'aménagement sont situés sur l'emprise du port de Sète-Frontignan existant, au sud-est de la commune de Sète. Ces terrains sont plus situés au Nord du bassin Orsetti, au niveau de la gare maritime d'Orsetti jusqu'à l'impasse du Canal et l'avenue Gilbert Martelli. Seuls les terrains situés en bordure de la route de Montpellier sortent des actuelles limites administratives du port.

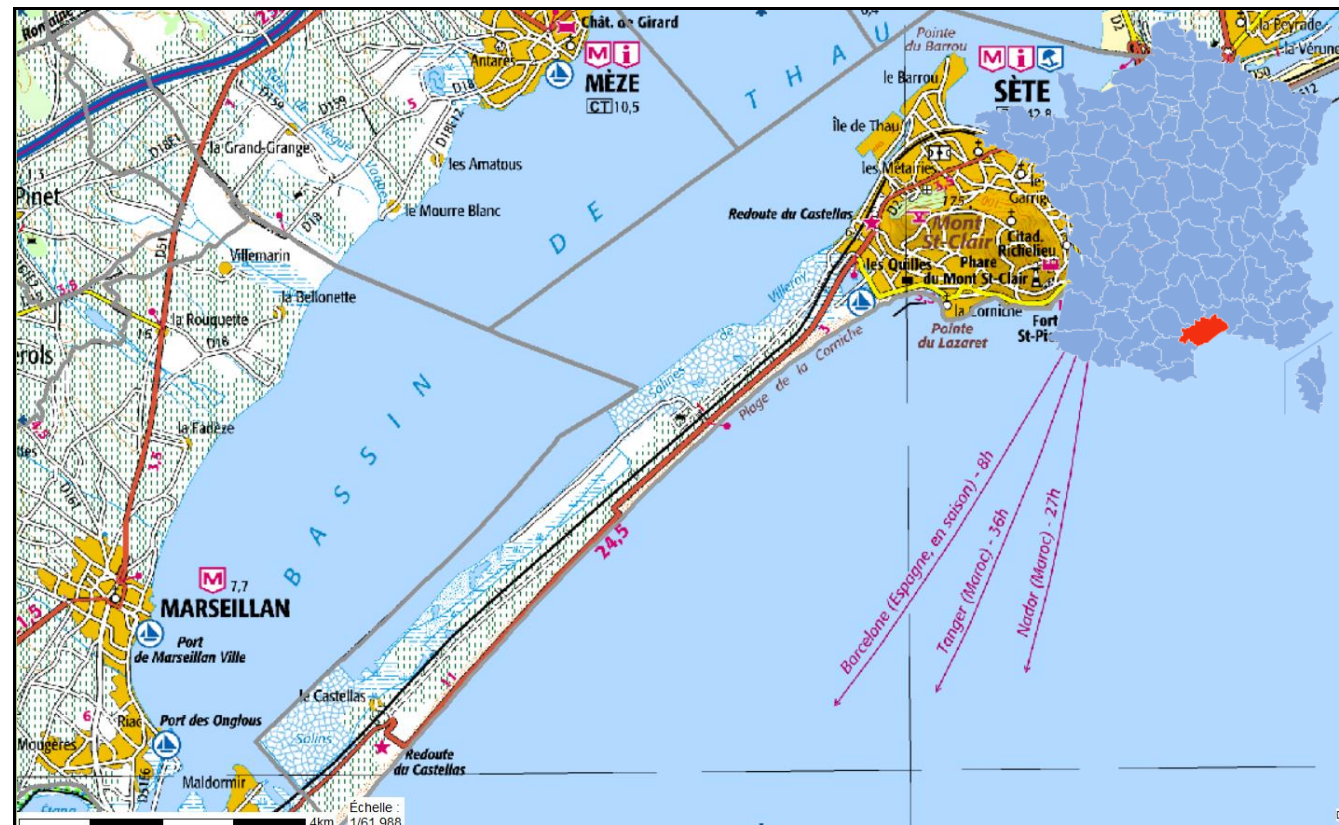


Figure 1 : Localisation du port de Sète-Frontignan  
(source : Géoportail)

Nous distinguerons trois périmètres d'études : le périmètre immédiat correspondant au site concerné par les travaux d'aménagement, le périmètre rapproché correspondant à la zone d'influence du projet, et le périmètre d'étude éloigné.





Figure 2 : Périmètre rapproché de la zone d'étude  
(source : photo aérienne - Région OPM)



# 1/ PRÉSENTATION DU PROJET

## 1/1 RAPPEL DES ENJEUX MAJEURS DU SITE ET DU PROGRAMME

L'enjeu fort du projet est l'affirmation du rôle du port en matière de transports passagers. Cet enjeu s'oppose ainsi au risque pour le port de perdre son attractivité avec une infrastructure vieillissante et inadaptée.

Plus globalement, les grands enjeux et l'intérêt régional du projet doivent permettre :

- D'affirmer le rôle du port de Sète-Frontignan en matière de transport passagers, en priorité vers le Maroc, dans un contexte fortement concurrentiel (même si, actuellement, Sète est le seul port français à proposer les lignes ferries vers le Maroc)
- De moderniser l'équipement et créer un outil à forte identité, exemplaire et efficace, à l'image de ce que sont les grands terminaux passagers portuaires
- De déployer une offre permettant de diversifier les compagnies maritimes et capter de nouvelles lignes en Méditerranée
- De fédérer en favorisant une relation Ville-Port ambitieuse, génératrice d'attractivité et de développement économique

## 1/2 LE PROJET DE TERMINAL PASSAGERS

### 1/2/1 Caractéristiques principales

Le présent dossier concerne le projet de **construction d'une nouvelle gare maritime, l'aménagement du terminal passagers et de la nouvelle entrée du Port de Sète-Frontignan** qui s'étendra **sur une surface de 18,2 hectares** et comprendra les aménagements suivants :

- Le réaménagement des zones d'attente et de contrôle,
- La construction de la nouvelle gare maritime (surface utile : 3 150 m<sup>2</sup>),
- L'aménagement d'aires de stationnement en embarquement et pré-embarquement (surface utile : 69 700 m<sup>2</sup>),
- La création d'un nouvel accès au port raccordé à la route de Montpellier,
- La démolition de la gare actuelle, de ses annexes et de divers bâtiments.

A noter que le projet comprend également l'aménagement des deux passages à niveau voie ferrée pour l'entrée sur le port de commerce.

Le projet a pour objet l'aménagement d'un nouveau terminal permettant de traiter les passagers piétons et véhiculés de deux navires simultanément.

La réorganisation des activités au sein de l'enceinte portuaire permet de dégager un espace d'environ 18,2 ha permettant la reconfiguration et l'extension du terminal passagers.

Le foncier dédié au projet se compose en trois zones :

- La zone Nord : zone des parkings de pré-embarquement VL/PL et de la nouvelle entrée Nord,
- La zone Sud : zone des parkings d'embarquement VL/PL,
- La zone centrale : Zone dédiée à la nouvelle gare maritime, contrôles, restaurant et terrasse panoramique.

### 1/2/2 Les aménagements paysagers

L'ensemble des aménagements extérieurs ont été réfléchis dans un souci d'intégration de la nouvelle gare dans le tissu urbain de la ville de Sète.

Cette intégration est faite à travers la création d'un espace public, n'étant pas réservé exclusivement aux usagers de la gare et activités du port, mais aussi comme une place publique ouverte à tous. La gare étant visible depuis les points hauts privilégiés, son aménagement vise à créer un paysage spécifique dans le port et dans la ville.

L'entrée depuis la place Mangeot peut être considérée comme une véritable extension de la ville, qui se prolonge jusqu'au parvis d'accès. Ce dernier s'étire pour instaurer un lien direct avec la ville, et se plie ensuite pour devenir une terrasse surélevée. Ce flux est souligné par les joints du revêtement de sol en béton, la disposition des bandes végétalisées et le mobilier urbain. La végétation accompagne le mouvement de l'espace public : du parvis depuis la Place Mangeot, jusqu'à la terrasse-belvédère. Une pinède s'étirant jusqu'aux pieds du bâtiment crée un espace ombragé et frais, et vient définir une continuité végétale avec les espaces de la ville, et rappelle le pinède du Mont St Clair.

Surplombant l'ensemble des aménagements, un restaurant panoramique situé à près de 22 m de haut sera considéré comme le symbole emblématique de la gare maritime et de son ambition.

### 1/2/3 Sécurité

Différents contrôles sont à réaliser pour les passagers de la nouvelle gare, qu'ils soient piétons ou véhiculés. Chaque type de contrôle est effectué sous la responsabilité d'une autorité spécifique. Les différents types de contrôles sont les suivants :

- Poste d'Inspection Filtrage (PIF)
- Contrôle douanier,
- Police aux Frontières (PAF)
- Point d'Inspection Frontière / point d'Entrée Communautaire (PIF/PEC)

## 1/3 LE PLAN DE MASSE



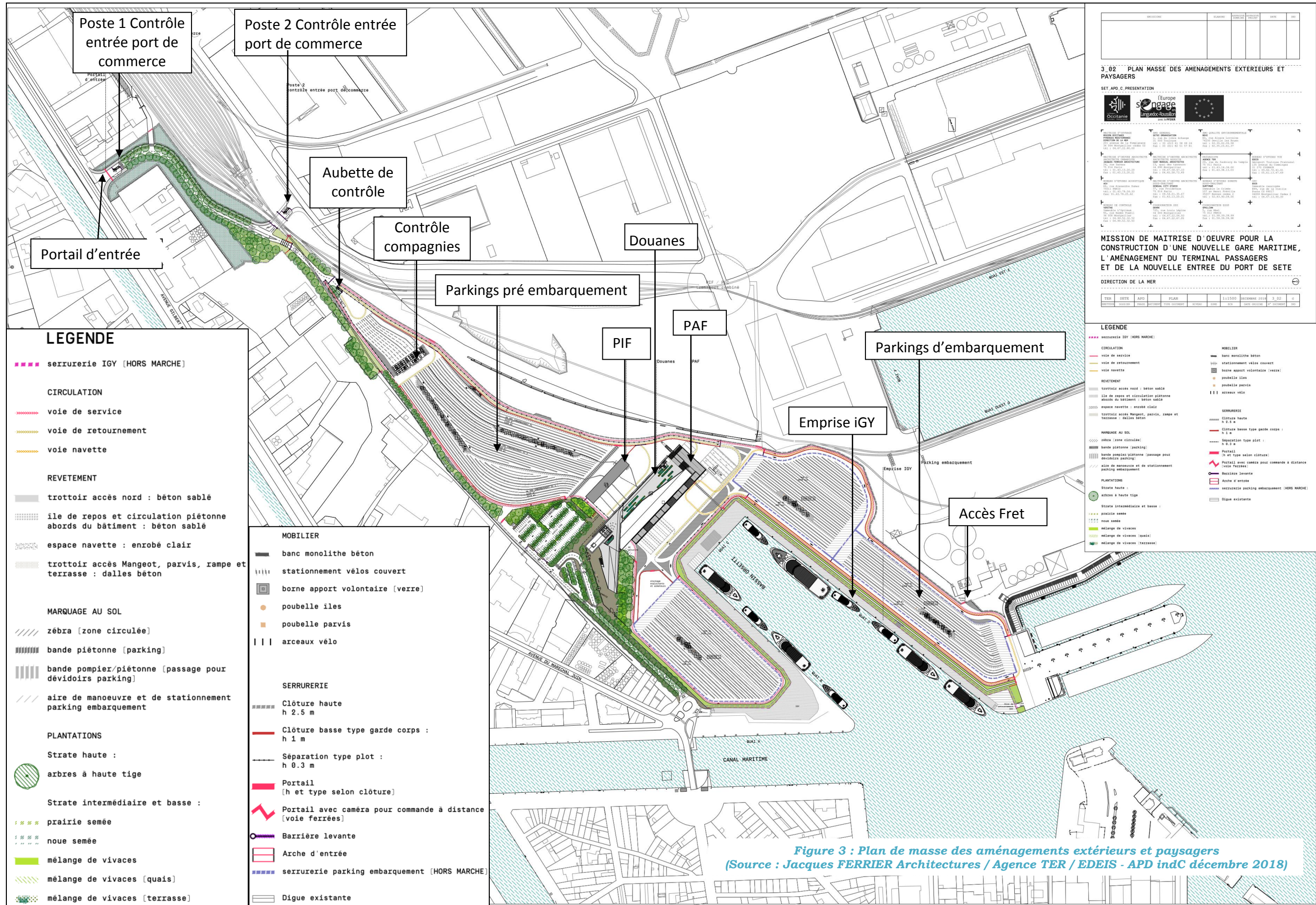


Figure 3 : Plan de masse des aménagements extérieurs et paysagers  
(Source : Jacques FERRIER Architectures / Agence TER / EDEIS - APD indC décembre 2018)



## 1/4 GESTION ET PHASAGE DU CHANTIER

Le chantier sera conduit dans une démarche de type « chantier à faible impact environnemental », en cohérence avec le programme de qualité environnementale du projet. En effet, ce chantier sera réalisé en site occupé dans la mesure où la gare maritime existante devra fonctionner jusqu'à la mise en service de la nouvelle gare. De même, ce futur chantier, situé à proximité de la ville de Sète, devra préserver le cadre de vie existant.

Ainsi, pour limiter ces nuisances, une **charte de chantier à faible impact environnemental** sera établie et fera partie des pièces contractuelles du marché de travaux notifié à chaque entreprise leur imposant les dispositions envisagées et la désignation d'un référent chargé pour s'assurer de leur mise en œuvre pour le respect de cette charte.

D'un point de vue temporel, l'opération a été découpée en 4 phases correspondant à la configuration du site avec 2 navires / 2 compagnies. Une 5<sup>ème</sup> phase correspond à la mise en service du site dans sa totalité. Spatialement, elle a été divisée en plusieurs zones, dont une correspondant à la future entrée nord avec les travaux de création d'un nouveau passage à niveau et d'aménagement du carrefour sur la route de Montpellier. Cette phase de création de la future entrée du site devra être achevée au plus tard avant le démarrage de la phase 3 (pour permettre l'ouverture de la nouvelle Installation Portuaire sans mode dégradé).

Les travaux auront une durée d'environ 42 à 44 mois, soit environ 3,5 années :

- Les phases 1 et 2 se dérouleront simultanément pour un total de 32 mois,
- Puis les phases 3 et 4 s'enchaîneront à la suite.

Le démarrage des travaux est prévu pour l'été 2020, avec une mise en service de la nouvelle gare été 2023 et une finalisation des travaux pour le printemps 2024.

Ce phasage en « opérations tiroirs » répond aux exigences du maintien de l'activité passagers. La figure suivante permet une visualisation d'ensemble des différentes zones de travaux. S'en suivent le déroulement des phases de travaux, ainsi que le détail des ouvrages et travaux concernés.

## 1/5 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME ET DE PLANIFICATION EN VIGUEUR

### 1/5/1 Compatibilité avec les documents d'urbanisme

#### 1/5/1/1 Loi littorale

La Loi Littoral s'applique sur la commune de Sète.

L'ensemble des modalités d'application de la loi Littoral ont été retranscrites dans le Scot de l'Etang de Thau, approuvé à l'unanimité par les membres du Comité syndical le 4 février 2014.

Aucune Directive Territoriale d'Aménagement et de Développement Durable ne s'applique dans la région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée.

#### 1/5/1/2 Schéma de Cohérence Territoriale du Bassin de Thau

Le projet de la nouvelle gare maritime est compatible et clairement identifié dans le **Schéma de Cohérence Territoriale du Bassin de Thau** du Bassin de Thau. Il prend en compte et répond aux objectifs affichés dans le SCoT (protection de l'environnement, structurer le développement et l'urbanisation et organiser les déplacements) et dans le Volet Littoral et Maritime (augmentation des capacités de la nouvelle gare maritime, rayonnement plus large du port de Sète-Frontignan, nouvelle entrée Nord, réaménagement des espaces piétonniers et routiers...).

#### 1/5/1/3 Plan Local d'Urbanisme de Sète

Le projet est compatible avec les documents du **Plan Local d'Urbanisme**, en prenant en compte notamment :

- les objectifs de développement économique du port maritime, et notamment du nouveau terminal passagers,
- les objectifs de développement des modes doux avec une accentuation des chemins piétonniers au sein de la gare maritime, et un espace partagé,
- les objectifs de valorisation du patrimoine architectural, des ouvrages portuaires, des espaces publics, et du paysage communal, avec le projet architectural et paysager du nouveau terminal passagers,
- les objectifs de redynamisation de l'activité touristique par l'augmentation des capacités de la gare maritime,
- les objectifs de sobriété énergétique avec des études spécifiques « énergie » afin de choisir les technologies les plus pertinentes pour le projet de la nouvelle gare maritime.

Sur la commune de Sète, **quatre servitudes d'utilité publique** s'appliquent à la zone du projet :

- AC4 : relative aux enjeux archéologiques
- PT2 : relative aux hauteurs maximales
- T1 : relative aux lignes ferrées
- AR2 : relative à la vue sur mer

Le projet est compatible avec les dispositions règlementaires des SUP sus-citées.

1/5/1/4 Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI)

Afin de mieux protéger les populations, la préfecture a approuvé par arrêté du 25 janvier 2012, le Plan de Prévention des Risques (PPR) **pour les risques d'inondation et de submersion marine**. Les aménagements sont majoritairement classés en zone BU dans le PPRI ou dite « zone de précaution ». Des règles de construction et des règles de mitigation des dangers s'imposent en conséquence aux projets qui doivent respecter les dispositions du PPRI.

Le projet prend en compte l'ensemble des prescriptions du **Plan de Prévention pour les Risques d'Inondation et de submersion marine** qui lui sont applicables pour une zone bleue. Il n'est pas de nature à aggraver la situation en cas d'inondation ou de submersion marine. Il n'augmente également pas le nombre de personnes vulnérables aux risques.

Sète fait partie de l'un des 31 Territoires à Risques Importants d'inondation (TRI) qui ont été identifiés par l'arrêté du 12/12/2012 (dont le périmètre figure ci-après) :

- FRD\_TRI\_SETE pour l'aléa de submersions marines.

Le TRI de Sète concerne le département de l'Hérault (34) et compte 7 communes, soumises aux aléas de submersion marine et de débordements de la Vène, de l'Etang de Thau et des Etangs palavasiens.

Le TRI de Sète est exposé à la submersion marine sur la partie littorale et à la submersion par les étangs littoraux ainsi qu'à des crues de type cévenol ou méditerranéen extensif d'intensité moyenne (crues rapides) pouvant se conjuguer avec des tempêtes marines.

1/5/1/5 Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRt)

Le seul Plan de Prévention des Risques Technologique présent à proximité du site de la gare maritime est celui du site GDH sur la commune de Frontignan. Il a été approuvé par arrêté en date du 14 octobre 2014. Le site GDH est situé à environ 4,5 km de la zone du projet de la nouvelle gare maritime.

La zone du projet de la nouvelle gare maritime se situe en dehors des emprises du PPRt du site de GDH sur la commune de Frontignan. Elle est également en dehors des zones de dangers du site SEA-INVEST ex SOGEMA, SEVESO seuil bas.

1/5/1/6 Plan de déplacement urbains

Le **Plan de Déplacement Urbain** a été approuvé le 14 novembre 2012 par le Conseil Communautaire de Thau Agglo. Le PDU a pour but de définir les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de circulation et de stationnement, avec l'objectif d'équilibrer l'usage des modes de transport et de promouvoir des modes moins polluants et économes en énergie.

Le PDU prend en compte le projet de développement du port de Sète-Frontignan, infrastructure majeure sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Bassin de Thau. Le projet de la nouvelle gare maritime prend en compte l'ensemble des objectifs du PDU qui le concerne (axe 1 et axe 2 action 251).

**1/5/2 Comptabilité avec les documents de planification (plans, schémas, programmes)**

1/5/2/1 Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire

Le SRADDT, adopté par le Conseil Régional du 25 septembre 2009, constitue la charte d'aménagement et de développement durable du territoire. Il fixe les orientations fondamentales à moyen terme du développement durable régional. Sa fonction est de veiller à la mise en cohérence des projets d'équipement avec les politiques de l'Etat et des différentes collectivités territoriales, dès lors que ces politiques ont des incidences sur l'aménagement.

Le projet de la nouvelle gare maritime entre principalement dans le cadre de l'ouverture de la région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée et le développement de son rayonnement local comme international. En effet, l'un des objectifs du SRADDT est de permettre à la région de prendre sa place à l'échelle méditerranéenne avec la création de nouveaux échanges. Le développement du Port de Sète-Frontignan, et notamment le nouveau terminal passagers rentre parfaitement dans cet objectif.

Le projet de la nouvelle gare maritime est compatible et répond aux objectifs affichés dans le SRADDT.

1/5/2/2 Directive cadre sur l'eau

La directive 2000/60 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, adoptée le 23 octobre 2000 et transposée par la loi n° 2004-338 du 21 avril 2004, est la nouvelle base de référence pour la politique de l'eau en France. Elle constitue le cadre de travail dans lequel tous les acteurs de l'eau se retrouvent aujourd'hui. Son ambition est l'atteinte d'un bon état d'ici à 2015 pour chaque masse d'eau, sauf si des raisons d'ordre technique ou économique justifient que cet objectif ne peut être atteint. La DCE est intégrée dans le SDAGE 2016-2021 ci-après.

1/5/2/3 Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux 2016-2021

Il a été adopté par le comité de bassin le 20 novembre 2015, arrêté par le préfet coordonnateur de bassin le 3 décembre 2015 et entré en vigueur le 21 décembre 2015. Il s'appuie sur 9 orientations fondamentales (OF) reliées directement avec les questions importantes identifiées lors de l'état des lieux du bassin ou étant issues d'autres sujets devant être traitées par le SDAGE.

La zone d'étude se situe dans le territoire 10 du SDAGE « Côtiers Languedoc Roussillon », et plus précisément dans le sous-bassin versant CO\_17\_08, Hérault.

Les principales pressions identifiées dans ce sous-bassin versant sont l'altération de la continuité, l'altération de la morphologie, les pollutions ponctuelles (substances dangereuses ou non), ainsi que les prélèvements pour le sous-bassin *Huveaune* et l'altération de l'hydrologie et la pollution diffuse par les pesticides.

Deux masses d'eau de la zone d'étude sont identifiées par le SDAGE : FRDG510, Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (y compris all. Du Libron) et FRDG124 Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier, extension sous couverture et formations tertiaires Montbazin-Gigean. Leurs objectifs de bon état étaient fixés à 2015 (objectif atteint d'après le SDAGE). On notera également la masse d'eau côtière FRDC02e – mer Méditerranée de Sète à Frontignan.



L'opération objet du présent dossier respecte :

- les orientations fondamentales du SDAGE, et notamment le principe de non dégradation des milieux aquatiques,
- le programme de mesures du SDAGE,
- les objectifs qualitatifs et quantitatifs de la masse d'eau du SDAGE, avec notamment la mise en place d'ouvrages de traitement des eaux pluviales.

La construction de la nouvelle gare maritime du port de Sète-Frontignan est donc compatible avec le SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021.

#### 1/5/2/4 Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la lagune de Thau d'Ingril

Le périmètre de la zone d'étude est inclus dans le SAGE des bassins versants de la lagune de Thau d'Ingril. La commune de Sète dépend du SAGE de Thau dont le projet a été validé en octobre 2016 et est aujourd'hui en attente d'approbation. Le projet est compatible avec les orientations du SAGE, ainsi qu'avec les dispositions du règlement, car il participe au principe de non dégradation de la qualité des eaux par la mise en place d'un système de récupération des eaux pluviales et traitement avant rejets.

#### 1/5/2/5 Contrat de milieu

Le site appartient au périmètre du contrat de milieu B011A - Etang de Thau (3ème contrat) qui est signé et en cours d'exécution. Le Contrat se décline en 4 orientations stratégiques intégrant des actions prioritaires :

- Partager les espaces et les ressources
- Organiser le développement de la mobilité
- Développer durablement les activités
- Mettre en œuvre un modèle de Gouvernance

Le projet de construction du nouveau Terminal Passagers reprend l'ensemble des enjeux et des objectifs du contrat de milieu, ainsi que ses grandes orientations.

Les aménagements prévoient un système de récupération et traitement des eaux de ruissellement avant rejet en mer afin de garantir la non dégradation des eaux superficielles. Il offre localement un système de rétention, en compensation de l'imperméabilisation des terrains, sur une surface restreinte.

Le projet est compatible avec les orientations du contrat de milieu.

#### 1/5/2/6 Schéma Régional Climat Air Energie

Le SRCAE pour anciennement la région Languedoc-Roussillon a été approuvé le 24 avril 2013. Ses enjeux concernent :

- les bâtiments résidentiels et tertiaires,
- le transport,
- l'industrie,
- les énergies renouvelables,

Le schéma vise la réduction des émissions de gaz à effet de serre notamment dues aux transports de marchandises en agglomération. Les orientations plus spécifiques au projet de la gare de Sète sont les suivantes :

- Promouvoir un urbanisme durable en intégrant les enjeux énergétiques, climatiques et de qualité de l'air,
- Adapter les bâtiments aux enjeux énergétiques de demain,
- Préserver la santé de la population et lutter contre la précarité énergétique.

Le projet a été conçu dans un souci d'optimisation des solutions énergétiques. Il prend en compte les orientations du SRCAE et est compatible avec ce dernier.

#### 1/5/2/7 Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) PACA

Le SRCE Languedoc Roussillon a été adopté le 20 novembre 2015 par arrêté du préfet de région, après approbation par le Conseil régional le 23 octobre 2015.

Les enjeux et objectifs du SRCE sont les suivantes :

- Enjeu 1 : Intégration des continuités écologiques dans les politiques publiques
- Enjeu 2 : Ménager le territoire par l'intégration de la trame verte et bleue dans les décisions d'aménagement
- Enjeu 3 : Transparence des infrastructures pour le maintien et la restauration des continuités écologiques
- Enjeu 4 : Des pratiques agricoles et forestières favorables au bon fonctionnement écologique du territoire
- Enjeu 5 : Les continuités écologiques des cours d'eau et des milieux humides
- Enjeu 6 : Des milieux littoraux uniques et vulnérables

Le projet d'aménagement prend en compte les enjeux du SRCE par l'ensemble des mesures mises en place dans le cadre de la préservation et de la non dégradation des eaux superficielles. Le projet n'est pas de nature à entrer en conflit avec le bon fonctionnement des corridors à proximité car est lui-même en dehors de tout réservoir ou corridor écologique.

#### 1/5/2/8 Les documents de gestion des déchets

Le Plan Régional d'Elimination des Déchets Autres que Ménagers et Assimilés (PREDAMA) élaboré sous l'autorité du Préfet de Région (par la DRIRE) et adopté en 1996 pour une durée de dix ans a été révisé. Devenu le **Plan Régional d'Elimination des Déchets Dangereux** (PREDD) après l'intégration des déchets d'activités de soins et industriels, il a été approuvé en décembre 2009.

Le PREDD a pour objet de coordonner les actions qui seront entreprises à échéance de dix ans par les pouvoirs publics et par les organismes privés, en vue d'assurer les quatre objectifs suivants :

- Prévenir ou réduire la production et la nocivité des déchets dangereux, afin de minimiser leurs impacts sur la santé humaine et l'environnement,
- Organiser et limiter leur transport, afin de réduire les risques dus au transport de déchets dangereux, notamment par la route,
- Procéder à leur élimination et à leur valorisation,
- Assurer l'information du public.

La gestion des déchets, que ce soit en phase de chantier ou en phase d'exploitation, fera l'objet d'une attention particulière dans le cadre du projet de la nouvelle gare maritime du port de Sète-Frontignan .

En effet, de par son fonctionnement, le terminal passager, notamment au niveau des zones de contrôle pour les débarquements, est susceptible d'être producteur de déchets en tout genre lors de saisies. Un plan de gestion des déchets d'activité est prévu dans le cadre des aménagements. En phase de chantier, ce dernier sera soumis à la mise en place d'une charte de chantier à faibles nuisances, comprenant notamment une bonne gestion des déchets de chantier (tri, filières, valorisation...).

**Le Plan Département de Prévention et de Gestion des Déchets Non Dangereux (PPGDND)** a été approuvé par l'Assemblée Départementale le 13 octobre 2014. Il remplace le précédent plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés de l'Hérault, approuvé en dernière modification en 2002.

Le projet prend en compte l'ensemble des plans dans le cadre de l'élimination des déchets et leur valorisation.

Le département de l'Hérault a approuvé, le 12 janvier 2005, un **plan pour la gestion et le recyclage des déchets du bâtiment et des travaux publics**. Ce document, non opposable, contient les prémices d'un nouveau plan départemental de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics, prévu pour 2013. Le 15 juin 2004, le département de l'Hérault a signé une charte des déchets du BTP, qui se présente comme premier levier d'action du plan départemental pour le traitement et le recyclage des déchets de chantier.

**Le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires (PRTD)** est le document de référence permettant à l'ensemble des usagers du port de connaître les dispositions prises par le port en matière de collecte des déchets et résidus, des services disponibles, et de leur utilisation. Le PRTD couvre tous les types de déchets d'exploitation et de résidus de cargaison provenant des navires faisant habituellement escale dans le port et est élaboré en fonction de la taille du port et des catégories de navires qui y font escale.

Le nouveau PRTD du port de Sète-Frontignan a été approuvé pour la période 2017-2020.

La gestion des déchets, que ce soit en phase de chantier ou en phase d'exploitation, fera l'objet d'une attention particulière dans le cadre du projet de la nouvelle gare maritime du port de Sète-Frontignan .

En effet, de par son fonctionnement, le terminal passager, notamment au niveau des zones de contrôle pour les débarquements, est susceptible d'être producteur de déchets en tout genre, notamment dans les zones de contrôle des douanes avant l'entrée sur le territoire. Un plan de gestion des déchets d'activité est prévu dans le cadre des aménagements, mais également les déchets des passagers sur le navire. **Le projet prend en compte l'ensemble des plans dans le cadre de l'élimination des déchets et leur valorisation.**

## 2/ SCENARIO DE REFERENCE

### 2/1 DESCRIPTION DU SITE A L'ETAT ACTUEL

Le site du projet du nouveau Terminal Passagers s'inscrit dans les limites administratives du Port de Sète-Frontignan, sur la commune de Sète.

La zone portuaire des terminaux dédiés aux activités commerce, pêche et croisière est située à l'est du centre-ville de Sète. Le terminal passagers est localisé dans la partie occidentale de la zone portuaire, à proximité du centre de la ville, au niveau du bassin Orsetti.

Sur la zone d'étude, les sols sont occupés par diverses activités portuaires. La carte détaille l'occupation des sols du terminal passagers existant. On y distingue notamment :

- Les bâtiments existants de la gare maritime actuelle,
- L'ancien chantier de transport combiné,
- Les installations du hangar à bétail,
- Divers bâtiments d'exploitation,
- Des espaces et terre-plein (imperméabilisés, bitumés ou plus naturels en prairie herbacée fauchée).

La desserte routière, dans son fonctionnement actuel, emprunte la principale pénétrante de ville (avenue Martelli), ainsi que par la RD612. Le carrefour d'accès (la place Mangeot) à la gare maritime se situe dans un contexte urbain rétréci et foisonnant (densité de l'habitat).

Les passagers accèdent à la gare maritime par la place Mangeot, face au pont de la Victoire. Il s'agit de l'accès principal, y compris pour l'ensemble des personnels travaillant sur le site.

L'accès pour les navires aux quais du Môle Masselin se fait par la rade intérieure protégée par le brise-lames.

L'aire d'étude se situe en contexte urbain et portuaire fortement urbanisés et artificialisés, en continuité avec le centre urbain de Sète.

Sur le site, on retrouve des installations typiques des milieux portuaires : hangars, entrepôts, grues de déchargement. Les activités induites par le trafic animent le port, et plus particulièrement lors de l'embarquement ou débarquement de ferry.

Le site est dominé par des habitats très anthropisés, à flore pionnière dominante, souvent banale, mais parfois typiquement méditerranéenne. La végétation est surtout représentée par des friches herbacées plus ou moins denses, parfois d'aspect prairial. Elles sont le plus développées au niveau des voies ferrées.

Sur la zone d'étude, la diversité faunistique est courante, composée d'espèces adaptées aux milieux dégradés.

## 2/2 EVOLUTION PROBABLE DU SITE EN CAS DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET

La réalisation du projet apportera les évolutions suivantes au site :

- Une augmentation des capacités d'accueil du Terminal Passagers pour un rayonnement international plus important,
- Un paysage modifié mais une insertion paysagère et architecturale de grande qualité, et une amélioration de l'image du Port,
- L'amélioration des conditions de déplacement et d'accessibilité au site du Terminal Passagers et création de services partagés.

## 2/3 EVOLUTION PROBABLE DU SITE EN L'ABSENCE DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Les documents d'urbanisme et de planification du territoire sur le Port de Sète-Frontignan sont compatibles avec les aménagements prévus pour le nouveau Terminal Passagers, dans le respect des prescriptions fixées par ces documents et des servitudes qui s'appliquent.

En l'absence de mise en œuvre du projet, et malgré l'exploitation des postes à quais du Môle Masselin, les installations de la gare actuelle ne seront pas en mesure de permettre une gestion et un accueil des passagers de manière convenable pour un port de cette envergure.

Ils concourront à terme à une dégradation progressive de la qualité paysagère globale du site, engendrant un potentiel délaissement du Terminal Passagers actuel au profit d'autres modes de déplacements ou de gares maritimes plus éloignées (Marseille, Espagne).

Ainsi, les documents d'urbanisme et de planification précédemment cités restreignent les possibilités de développement du site du projet, dans la mesure où aucun autre type d'aménagement n'est possible. Sans la mise en œuvre de ce projet, les projets de développement de cet espace portuaire seront contraints par les dispositions inscrites dans les documents de gestion et de planification du territoire.

## 3/ ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE LA ZONE ET DES MILIEUX SUSCEPTIBLES D'ÊTRE AFFECTÉS PAR L'OPÉRATION

### 3/1 ANALYSE DU MILIEU PHYSIQUE

#### 3/1/1 Climat

La commune de Sète, et de fait la zone d'étude, est soumise à un **climat méditerranéen** caractérisé par une longue période estivale à la fois chaude et sèche ; ainsi que des précipitations concentrées à l'automne, sous forme d'averses orageuses de courte durée et de forte intensité avec une grande variabilité interannuelle.

La zone du projet se situe entre deux couloirs de vents parcourus par la Tramontane depuis le Sud-ouest et par le Mistral dans la vallée du Rhône.

#### 3/1/2 Topographie – Géologie – Sous-sol

La **topographie** du secteur du projet est plane, proche du niveau de la mer. La zone d'étude d'une surface de 18,2 hectares, se situe en zone portuaire, sur le port de Sète-Frontignan, à une **altitude** comprise entre 1 et 5m au-dessus du niveau de la mer.

Sur le plan **géologique**, le site est composé d'alluvions récentes et modernes, sableux et graveleux sur les premières dizaines de mètre de profondeur, recouverte par les remblais des aménagements du port de Sète-Frontignan.

En 2012/2013, le bureau d'étude EGSA BTP a réalisé une étude géotechnique préliminaire comportant la définition, la réalisation et l'interprétation d'une campagne de reconnaissance géotechnique. Au total, 6 sondages géologiques et deux pressiométriques ont été réalisés au niveau du passage à niveau sous les voies ferrées, sur le site de la nouvelle gare maritime, et sur les voiries.

Cette étude a été mise à jour en juillet 2017 par ECR Environnement, dans le cadre des études géologiques et géotechniques de type G2 AVP portant spécifiquement sur les fondations des ouvrages des nouveaux bâtiments de la gare maritime, ainsi que sur les voiries du nouveau Terminal Passagers.

L'analyse de la coupe lithologique des sondages a permis de mettre en évidence les formations successives suivantes :

- H0 : Remblais sablo-graveleux (dont la base correspond de manière générale au niveau du toit de la nappe) d'épaisseur de compacité variable,
- Entre H0 et H1 : nappe entre 0,3 et 0,8 m,
- H1 : Alluvions sableuses plus ou moins compactes (cordon littoral sur lequel le port a été aménagé). Cette couche est nettement moins épaisse au Nord du site (-4,1 m/TA) qu'au Sud (-8,8 m/TA)
- H2 : Alluvions sablo-vasardes molles : alluvions constitués par des sables mêlés de vase.
- H3a : Substratum Miocène plus ou moins altéré : sables argileux et argiles, calcaires blancs possibles,
- H3b : Substratum Miocène peu altéré : marnes, argiles et calcaires.



### 3/1/3 Eaux souterraines

#### 3/1/3/1 Les masses d'eau souterraines

Il existe au niveau de la zone d'étude **deux masses d'eau souterraines nouvellement** référencées par le SDAGE 2016-2021 :

- « Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas (y compris all. Du Libron) » (FRDG510) en niveau 1 ;
- « Calcaires jurassiques pli W Montpellier et formations tertiaires, unité Thau Monbazin-Gigean Gardiole » (FRDG160) en niveau 2.

Toutes deux se situent dans le **territoire 10 du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE 2016-2021) : Côtiers Languedoc Roussillon**, et plus spécifiquement dans le sous bassin versant **CO\_17\_08, Hérault**.

#### 3/1/3/2 Vulnérabilité

Ces masses d'eau, **affleurantes**, sont peu vulnérables aux pollutions de surface, de par la présence de limons et de vases dans les premiers 50 m du sous-sol et de matériaux de remblaiement. Elles sont en bon état chimique et quantitatif en 2015.

Selon les sondages les plus proches, et du fait de la proximité de la mer, le niveau de l'eau est très proche. Une campagne piézométrique réalisée en novembre 2012 par le bureau d'étude EGSA BTP (et dont les données ont été réutilisées, voire confirmées dans le cadre des études de pollution des sols et des études géotechniques de type G2 AVP) situe la nappe à faible profondeur, **entre 0,3 et 0,8 m** cotes marines lors des relevés. Cette nappe se trouve dans la zone d'influence du biseau salé, et est donc constituée d'eaux saumâtres sur le site.

#### 3/1/3/3 Usages et activités

Sur le bassin de Thau, le thermalisme est l'activité de premier plan et directement dépendante de la ressource en eau thermique.

Il n'y a pas de captage d'alimentation en eau potable dans le périmètre d'étude.

### 3/1/4 Eaux superficielles

#### 3/1/4/1 Le réseau hydrographique

Il n'existe pas, à proximité de la ville de Sète, et donc du port, de cours d'eau important. En revanche, le littoral est parcouru d'étangs et de canaux.

Au sein de l'Atlas du SDAGE 2016-2021, le projet se situe dans le territoire n°10 Côtiers Languedoc Roussillon, et plus spécifiquement au sein du Bassin CO\_17\_19 Thau. Plusieurs masses d'eau superficielles, identifiées par le SDAGE, sont présentes :

- L'étang de Thau (FR-DT-10), située environ 1,2 km au Nord-ouest du projet,
- Le littoral méditerranéen « de Sète à Frontignan » (FR-DC-02e), au Sud du projet.

Le zone d'étude se situe sur le **littoral méditerranéen**.

**L'étang de Thau**, situé à environ 1,2 km au Nord-ouest de la zone d'étude présente un état écologique moyen et un bon état chimique. De même, **le littoral méditerranéen** « de Sète à Frontignan », au Sud de la zone d'étude présente lui aussi un bon état écologique et un bon état chimique.

Le site du projet est bordé par des bassins (Orsetti, Colbert, Vrac liquides) et des canaux permettant de relier l'Étang de Thau à la mer (canal de la Peyrade, canal du midi, canal latéral, canal de Sète).

#### 3/1/4/2 Les bassins versants au droit du périmètre du projet

Le site actuel, assiette du futur projet, se positionne en aval d'un point de vue hydraulique et n'interfère avec aucun écoulement ou ruissellement amont. Il est découpé en 8 bassins versants.

#### 3/1/4/3 Le milieu marin

La bathymétrie du port de commerce de Sète varie entre 4 et 12 m de profondeur, avec une moyenne autour de 10 m de profondeur.

Les tirants d'eau des postes à quai du bassin Orsetti sont de 7,40 m ; et ceux des postes à quai du Môle Masselin de 10 m.

La zone de projet appartient à la masse d'eau côtière **FRDC02e** de Sète à Frontignan. Les objectifs DCE de bon état des ont été atteints sans difficulté en 2015. Toutefois, les analyses montrent des sédiments du milieu aquatique de qualité moyenne avec des contaminations aux HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques).

#### 3/1/4/4 Usages

D'après le SAGE du Bassin de Thau, qui couvre une zone incluant les affluents du Thau et la bordure littorale, les usages de l'eau au niveau de la commune de Sète sont variés. Il y a ainsi des activités nautiques, des activités de plaisance, de baignade et de pêche. Enfin, un peu d'irrigation existe au nord de l'Étang.

La qualité des eaux de baignade en mer est de bonne qualité, celle des étangs est globalement moyenne.

La pêche et les cultures marines font partie des activités économiques de premier ordre à l'échelle du territoire de Thau. Sète est le premier port de pêche français en Méditerranée, tant en tonnage débarqué qu'en valeur et en nombre de navires. A l'échelle nationale, c'est le dixième port en tonnage et le douzième en valeur.

### 3/1/5 Pollution des sols

---

#### 3/1/5/1 Sites pollués et industriels

Deux sites recensés comme « sites et sols pollués » sont référencés à proximité de la zone d'étude : société TOTAL et la société MOBIL OIL FRANCAISE. Ce sont deux sites qui ont été reconnus pollués et traités en conséquence. Désormais ils peuvent de nouveau être occupés, toutefois des restrictions d'usage concernent leur périmètre. A noter que le projet n'est pas concerné par ces emprises et restrictions d'usages.

La Base de données sur les Anciens Sites Industriels et Activités de Services recense de nombreux sites à proximité de la zone d'étude. La zone portuaire étant une zone industrielle profitant du caractère multimodal des infrastructures de transports de Sète la multiplication de sites industriels alentours est cohérente avec cet usage.

#### 3/1/5/2 Diagnostic de site « potentiellement pollué »

Dans le but de bien appréhender la problématique de « pollution des sols », le bureau d'étude ERG Environnement a été missionné en 2013 afin de réaliser un **diagnostic de site « potentiellement pollué**, sur l'emprise de l'opération de construction de la nouvelle gare maritime.

La zone a fait l'objet d'environ 130 sondages (sondage à la tarière mécanique, à la pelle mécanique, piézomètres et piézairs) avec prélèvements d'échantillons pour analyse. Il apparaît que l'emprise du projet comporte localement des anomalies en hydrocarbures (HCT, BTEX) dans les sols. Des éléments métalliques ont également été retrouvés dans les sols.

L'analyse de relevés d'eau n'a pas mis en évidence de problématique liée au transfert de composés mesurés dans les sols vers les eaux souterraines. Pour les gaz du sol, l'analyse n'a pas non plus relevé de problématique liée au transfert des composés mesurés dans les sols vers l'air.

Un diagnostic complémentaire a été réalisé en 2017 et a conduit à réaliser, en vue de la phase travaux, un plan de tri préalable à l'excavation des déblais dans les zones concernées par les futurs travaux de creusement ou de terrassement nécessaires à la réalisation des aménagements (réseaux, fondations, recouvrement des sols...).

Les terres constituant les futurs déblais seront ainsi caractérisées et cartographiées en fonction de leur niveau de pollution et de leurs aptitudes géotechniques en identifiant :

- Les déblais compatibles avec une réutilisation directe sur site en remblais ou en technique routière sous couverture,
- Les déblais non compatibles avec une telle réutilisation et leur destination possible vers une zone de confinement créée sur le site dont il y a lieu de définir l'emplacement en fonction des contraintes de présence des réseaux et de bâtiments à ce jour envisagés.
- Les déblais destinés à être éliminés dans une filière extérieure et laquelle.

### 3/1/6 Risques naturels

---

La commune de Sète est concernée par plusieurs risques naturels :

- Le risque inondation par submersion,
- Le risque feu de forêt,
- Un risque sismique faible,
- Un aléa retrait gonflement des argiles faible.

#### Le risque inondation

L'ensemble du site est concerné par le **risque inondation par submersion marine** entraînant une immersion temporaire ou permanente des terrains dont l'altitude est inférieure à 2mNGF.

La zone d'étude traverse 2 types de zones, celles non concernées par le risque de submersion et pour la majeure partie de sa surface **la zone BU**, elle longe également **2 zones RU**, une à l'Est et la seconde au nord, là où elle se raccorde au rond-point en bordure du canal de Peyrade.

#### Le risque sismique

D'après le zonage sismique de la France (entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2011) figurant en annexe des articles R563-1 à R563-8 du Code de l'Environnement modifiés par les Décrets n°2010-1254 et n°2010-1255 du 22 octobre 2010 ainsi que par l'Arrêté du 22 octobre 2010, ce secteur est classé en **zone 2**, c'est-à-dire en **zone a sismicité faible avec un aléa faible**.

Le projet devra néanmoins prendre en compte les dispositions constructives parasismiques pour les bâtiments.

#### Le risque mouvements de terrains

La commune est également par le **risque d'érosion du littoral** principalement au niveau de la Corniche. Aucun risque de mouvement de terrain n'est recensé dans le périmètre de l'opération de construction du nouveau terminal passagers.

Au droit du site, l'aléa retrait-gonflement des argiles est considéré comme faible.

#### Le risque incendie

Enfin, il n'existe pas de **risque de feu de forêt** sur la zone du projet. Il concerne principalement les boisements au sein du Mont St Clair.



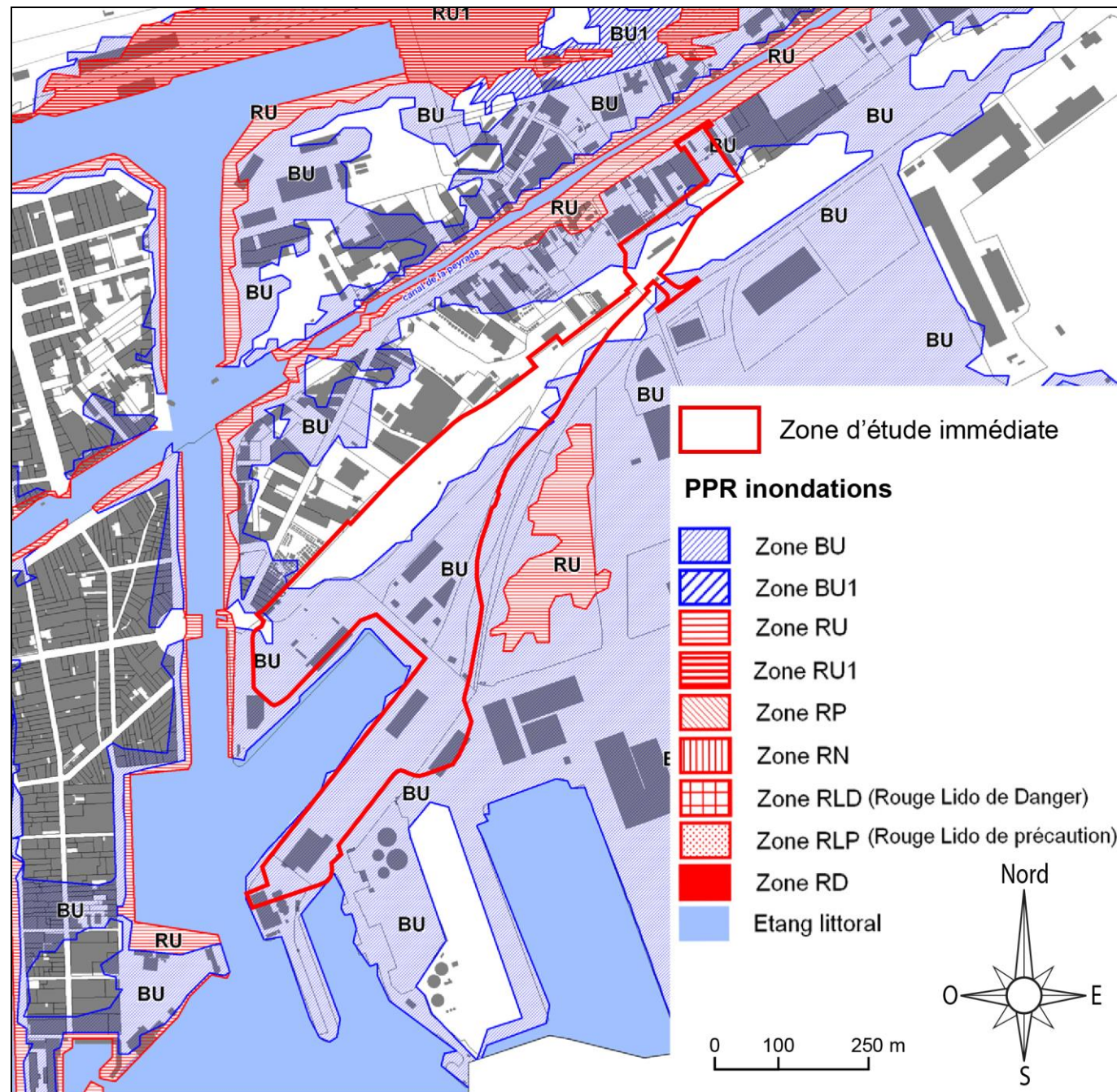


Figure 4 : Extrait cartographique du PPRi de la ville de Sète  
(source : PLU Sète)

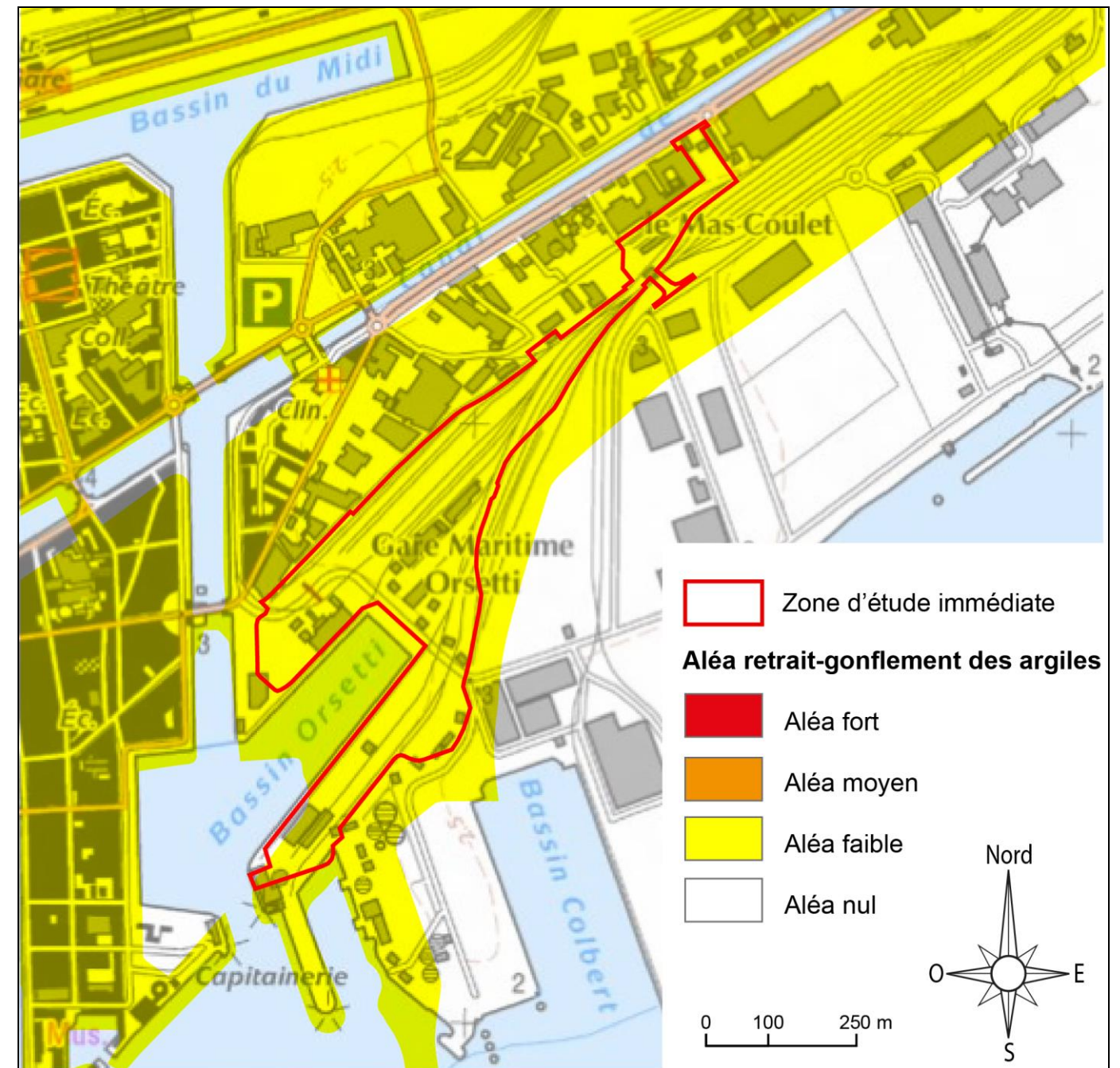


Figure 5 : Cartographie du risque retrait-gonflement des argiles  
(Source : Infoterre)



## 3/2 ANALYSE DU PATRIMOINE NATUREL

### 3/2/1 Périmètres à statut

Le périmètre étudié dans le cadre du futur Terminal passagers n'est pas inclus dans un périmètre Natura 2000. Le site se situe également en dehors de ZNIEFF de type I ou de type II. Toutefois, il est localisé en bordure de certaines de ces zones reconnues pour leur intérêt écologique mais ne présente **aucune interaction significative** avec les milieux naturels ou les espèces qui les fréquentent.

*Tableau 1 : Liste des périmètres à statut à proximité de la zone d'étude  
(Source : Etat initial Faune Flore – SCE Environnement – Novembre 2014)*

TYPE DE ZONAGE	NUMERO	DESIGNATION	DISTANCE AU PROJET
ZNIEFF* Type I	910006979	Marais de la crique de l'Angle (sud)	6,6 km au Nord/Nord-Ouest
	910014602	Etang de Thau	1,5 km au Nord/Nord-Ouest
	910008364	Corniche de Sète	2 km au Sud/Sud-Ouest
ZNIEFF* Type II	910006980	Complexe paludo-laguno-dunaire de Bagnas et de Thau	1,5 km au Nord/Nord-Ouest
Natura 2000 DH SIC*/ZSC*	FR9102002	ZSC - Corniche de Sète	2 km au Sud/Sud-Ouest
	FR9101411	SIC - Herbiers de l'étang de Thau	4,5 km à l'Ouest
Natura 2000 DO ZPS*	FR9112018	Étang de Thau et lido de Sète à Agde	1,5 km au Nord/Nord-Ouest
	FR9112035	Côte languedocienne	1 km au Sud
ZICO*	LR17	Etang de Tau	1,5 km au Nord/Nord-Ouest

### 3/2/2 Occupation des sols

L'aire d'étude se situe en contexte urbain et portuaire fortement urbanisés et artificialisés, en continuité avec le centre urbain de Sète. La végétation qui subsiste repose sur des substrats totalement artificialisés et matériaux d'apports anciens, puisque le remblaiement de la zone remonte au XIXe siècle (variable selon les secteurs). La zone d'étude est déconnectée des espaces naturels périphériques (ZNIEFF et sites Natura 2000 identifiés à proximité) à l'exception du milieu marin. La voie ferrée et les délaissés associés sont des points d'entrée éventuels de la faune et de la flore terrestres, tout comme les navires accostant et pouvant apporter des plantes exotiques, voire des animaux.

### 3/2/3 Inventaires habitats naturels, faune et flore

Une campagne d'inventaires basée sur des inventaires d'habitats naturels et prospections reptiles-invertébrés-mammifères-oiseaux a été réalisée par le bureau SCE entre les mois de mars et juin 2014.

#### Habitats / Flore

Le site est dominé par des d'habitats très anthropisés, à flore pionnière dominante, souvent banale, mais parfois typiquement méditerranéenne. La végétation est surtout représentée par des friches herbacées plus ou moins denses, parfois d'aspect prairial. Elles sont le plus développées au niveau des voies ferrées.

Plus ponctuellement, on observe des arbres isolés, des fourrés, de la Cannes de Provence, de la végétation en pied de mur et dans les interstices des pavés ou trottoirs.

La zone d'étude n'abrite pas de zones humides au sens de la définition réglementaire.

#### Faune

Le site est très peu favorable aux oiseaux nicheurs : passage répété de trains sur les voies, pas d'arbres ou d'arbustes supports de nids pour bon nombre d'espèces, fauche/épandage d'herbicides sur les espaces herbeux, prédation par le Chat domestique. On notera également la présence de colonies dispersées de Goéland leucophaée.

Deux espèces de reptiles courants protégés sont présentes sur la zone d'étude :

- Le Lézard catalan, très présent sur ballast, murs, débris divers, (protégée nationale art.2<sup>1</sup>)
- La Tarente de Maurétanie notée sur quelques murs et bâtiments à détruire (protégée nationale art.3<sup>2</sup>).

Les expertises menées en juin 2014 ont permis d'attester la présence de 3 espèces de chauves – souris protégées (en survol ou chasse uniquement, aucun gîte favorable potentiel sur le site) :

- La Pipistrelle commune (Pipistrellus pipistrellus – Annexe 4 Directive habitat, protégée France, espèce commune à très commune),
- La Pipistrelle de Kuhl (Pipistrellus kuhlii) - Annexe 4 Directive habitat, protégée France, espèce commune à très commune),
- La Pipistrelle pygmée (Pipistrellus pygmaeus - Annexe 4 Directive habitat, protégée France, espèce commune à très commune)

Les seuls autres mammifères présents sont le Chat domestique et le Lapin de Garenne.

<sup>1</sup> Espèce protégée en France (19/11/2007) art.2 : sont interdit la destruction, le dérangement intentionnel, la capture et l'enlèvement de l'espèce et des œufs, ainsi que la destruction ou l'altération des sites de reproduction et des aires de repos de l'espèce

<sup>2</sup> Espèce protégée en France (19/11/2007) art.3 : sont interdit la destruction, le dérangement intentionnel, la capture et l'enlèvement de l'espèce et des œufs

### 3/2/4 Continuités écologiques

---

Le SRCE identifie un réservoir de biodiversité représenté par l'Étang de Thau et les étangs palavasiens. La trame bleue est quant à elle représentée par les canaux. La cartographie montre la zone d'étude en dehors de tout réservoir de biodiversité et/ou corridors de déplacement.

Concernant les oiseaux, la région méditerranéenne française est un axe de migration majeur de l'avifaune française lors des migrations pré-nuptiale et post-nuptiale (source : annexe du Décret no 2014-45 du 20 janvier 2014 portant adoption des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques). Par ailleurs, précisons que la zone d'étude stricto sensu est localisée à l'écart des grands écosystèmes et corridors écologiques régionaux.

### 3/2/5 Valeur écologique du site

---

#### La QUALITE écologique du site

---

La diversité floristique est relativement banale, composée principalement de friches et milieux anthropisés à faibles enjeux, établis sur des remblais anciens, avec des matériaux d'apports disparates. Se faisant, la diversité des milieux/habitats est faible. En effet, les habitats présents sont entretenus et conservent une nature « jeune » avec de nombreux groupements végétaux pionniers.

La diversité faunistique est courante, composée d'espèces adaptées aux milieux dégradés. Toutefois, certaines espèces d'oiseaux d'intérêt communautaires sont susceptibles de fréquenter la zone, mais sans lien fonctionnel ou presque avec cette dernière (survol, repos). A noter également la présence de deux espèces de reptiles courants protégés.

#### La CAPACITE écologique du site

---

La capacité d'accueil de la zone est limitée en termes d'habitats favorables et de surface disponible. En effet, l'absence d'arbres et arbustes sur le site limite l'accueil des passereaux nicheur. Peu de couples d'oiseaux nicheurs ont d'ailleurs été recensés.

La relative homogénéité des habitats les rend peu favorables à l'accueil d'une faune diversifiée. Les surfaces ouvertes sont vastes et occupées par des plantes banales. Les habitats ne présentent aucune potentialité pour l'accueil d'espèces patrimoniales.

#### La FONCTIONNALITE écologique du site

---

La seule reproduction présente sur le site est celle d'une espèce spécialisée de milieux portuaires, le Goéland leucophaé. Une colonie, dispersée, fréquente de site.

La production de ressources alimentaires est faible, mais trouve toutefois son utilité pour les passereaux granivores nichant dans les arbustes en périphérie (Linotte mélodieuse, Verdier, Chardonneret, Serin cini).

Les seuls refuges quotidiens ou saisonniers sont très localisés et représentés principalement par les dortoirs de Goélands leucophaé.

Les fonctions d'échange avec les sites voisins sont relativement limités mais présents :

- Avec la ville proche (gîtes probables de Chauves-souris),
- Avec les lagunes (passages d'oiseaux d'eau entre l'étang de Thau et la mer/les bassins au-dessus du site),
- Pour l'alimentation d'oiseaux nichant autour (granivores, Rougequeue noir).

Des zones de quiétude pour les espèces sont permises par les clôtures qui interdisent localement les pénétrations. Toutefois, ces zones sont peu tranquilles du fait de passages de trains, épandages d'herbicides, ou encore alertes sonores permanentes (effarouchement).

### 3/2/6 Natura 2000

---

Au regard du caractère très anthropisé et dégradé de la zone d'étude, de la présence d'espèces principalement ubiquistes à faibles enjeux, présentant de bonne capacité d'adaptation, du faible intérêt écologique que représente le site pour les espèces des FSD<sup>1</sup> (Formulaire Standard de Données) identifiées sur le site, et des impacts résiduels nuls à faibles après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction (n'impliquant donc pas la préconisation de mesures de compensation), le projet de construction du nouveau Terminal Passagers, n'a pas d'impacts significatifs sur les sites Natura 2000. Il n'est donc pas susceptible de porter atteinte à leur intégrité et fonctionnalités.

---

<sup>1</sup> FSD : Formulaire Standard de Données. Chaque site Natura 2000 présente une "fiche d'identité" appelée Formulaire Standard de Données. Celui-ci liste les espèces, qu'elles soient végétales ou animales, pour lesquelles le site a été retenu et qu'il est prioritaire de préserver. Ce formulaire sert de document de référence au moment d'établir les propositions d'action; il convient donc de le mettre à jour une fois les inventaires réalisées puisque certaines espèces seront enlevées de cette liste contrairement à d'autres qui seront ajoutées.



### 3/3 ANALYSE DU MILIEU HUMAIN

#### 3/3/1 Découpage administratif

La commune de Sète fait partie d'un grand ensemble intercommunal. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, la Communauté d'agglomération du Bassin de Thau (Thau Agglo) et la Communauté de Communes Nord Bassin de Thau (CCNBT) ont fusionnées pour donner naissance à la Communauté d'Agglomération du bassin de Thau (CABT). Elle a été rebaptisée « Sète Agglopôle méditerranée » (SAM) depuis septembre 2017.

Cette nouvelle entité territoriale est composée de 14 communes et regroupe près de 125 000 habitants.

Le périmètre du SCoT et de son Volet Littoral et Maritime couvre les 14 communes de la nouvelle SAM. Il a été arrêté par le Préfet le 25 mars 2005.

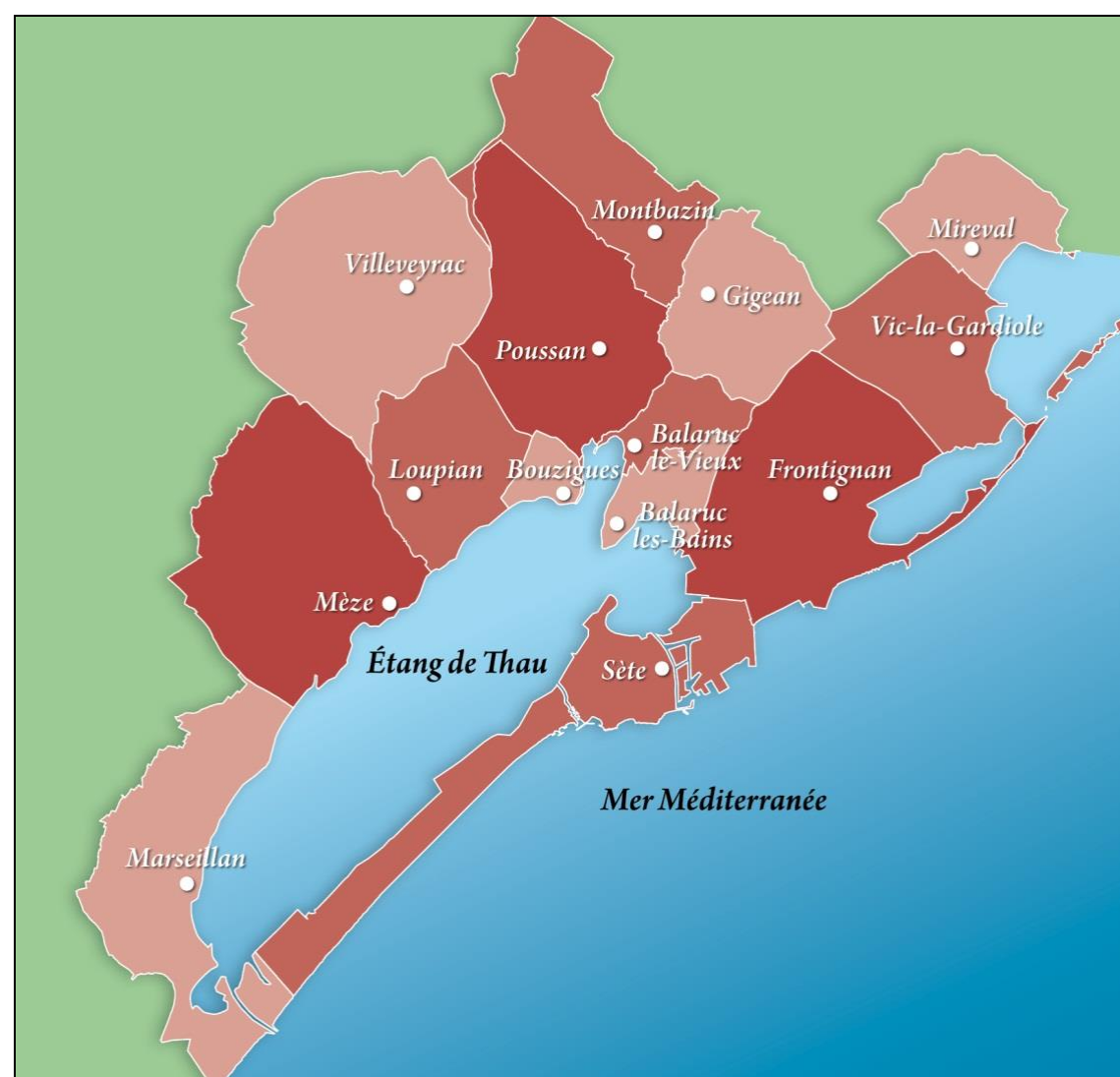


Figure 6 : Périmètre de la SAM  
(Source : Site SAM)

#### 3/3/2 Données socio-démographiques et économiques

##### La population

La commune de Sète a vu sa population croître depuis les années 2000. D'une superficie de 24,2 km<sup>2</sup>, la commune de Sète comptait 44 558 habitants lors du dernier recensement INSEE de 2012, soit une densité de population de 1 840,5 hab/km<sup>2</sup>. En 2012, la population de Sète était majoritairement représentée par la classe d'âge des 60-74 ans avec 20,8 % de la population.

##### Le parc de logements

Le parc de logements est essentiellement représenté par les appartements (79,6 % des logements). Entre 1999 et 2012, le nombre de logements s'est accru de 14,5% pour atteindre 30 770 logements. Les résidences principales représentent 22 467 logements en 2012, soit 73 % du parc.

Aucun bâtiment à destination d'habitation n'existe sur le site du projet. La population et les habitations sont principalement localisées autour du Mont St Clair à l'Ouest du site, ainsi qu'au Nord de la place Mangeot.

##### Actifs / Emploi

En 2012, le nombre d'actifs au sein de la commune était de 16 935, et 13 167 actifs ayants un emploi.

Les catégories socio-professionnelles les plus représentées en 2012 étaient les employés. Le secteur des commerces/transports représente la part la plus importante des emplois. Les agriculteurs exploitants ne représentant que 1 % de la population active de plus de 15 ans.

#### 3/3/3 Occupation des sols

La ville de Sète est constituée d'un tissu urbain dense à l'Est, et d'un tissu discontinu à l'Ouest notamment sur les pentes du mont Saint Clair. Le Lido est divisé entre une zone portuaire et une zone majoritairement agricole et dédiée à la vigne. L'Ouest de la commune est traversé par un important axe de réseau ferroviaire.

Sur la zone d'étude, les sols sont occupés par diverses activités. On y distingue notamment :

- Les bâtiments existants de la gare maritime actuelle,
- L'ancien chantier de transport combiné,
- Les installations du hangar à bétail,
- Divers bâtiments d'exploitation ,
- Des espaces et terre-plein (impermeabilisés, bitumés ou plus naturels en prairie herbacée fauchée).

Cette description montre une occupation en cohérence avec les activités exercées sur la zone du port de Sète-Frontignan .

### 3/3/4 Activités économiques

Le pôle majeur commercial de Sète est le centre-ville qui regroupe plus de 500 commerces. Deux pôles secondaires sont présents sur la commune un à l'Ouest : le centre commercial d'Auchan et un à l'entrée Est.

La commune de Sète possède près de 179 entreprises dans le secteur industriel au 1<sup>er</sup> janvier 2014. 33 sont classées en Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE), dont 7 sur la zone portuaire.

L'activité agricole est peu présente sur la commune. Elle est essentiellement représentée par la viticulture. Deux indications géographiques protégées concernent la commune.

Le tourisme à Sète est un enjeu très important. Il correspond à l'activité de nombreuses entreprises tournées vers les services touristiques et vivants de cette manne financière. Environ 145 millions d'euros ont été dépensés par les touristes en 2013 à Sète.

### 3/3/5 Activités portuaires

Il est constitué, dans ses limites administratives, de trois grands types d'activités :

- Le port de commerce,
- Le port de pêche,
- Le port de plaisance.

Le projet de la nouvelle gare maritime se situe au sein du port de commerce.

Au total, le port de Sète-Frontignan compte 23 entreprises et 6 services portuaires.

L'impact du port de commerce en terme d'emploi dans le secteur privé a été estimé 655 personnes en 2011 dont 649 équivalents temps plein affectés à l'activité du port de commerce. Les emplois totaux liés à l'activité du port de commerce ont été estimés à 1.278 équivalents temps plein.

Les activités du port de commerce sont regroupées dans différents terminaux :

- 1 - Terminal Agro-alimentaire,
- 2 - Terminal vracs industriels,
- 3 - Terminal frigorifique ,
- 4 - Terminal conteneur,
- 5 - Terminal véhicules neufs,
- 6 - Autres trafics ,
- 7 - Terminal passagers ,
- 8 - Terminal croisière.

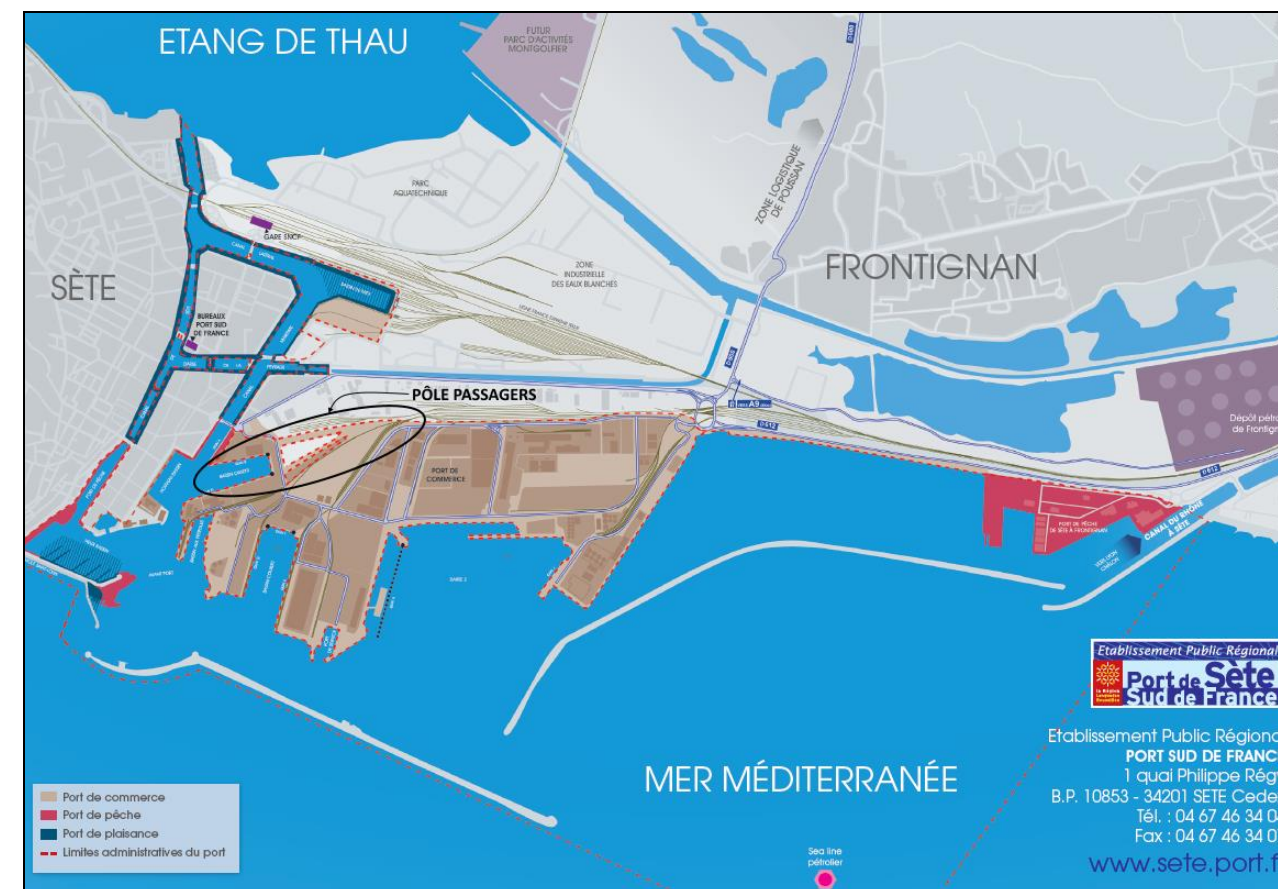


Figure 7 : Plan du Port de Sète-Frontignan  
(Source : Etablissement Public Régional Port de Sète Sud de France)

En 2015, le trafic du port de commerce de Sète était le suivant :

- 3 751 421 tonnes dont 76% en importation,
- Trafic hors passagers : 45,07 % pour les vracs liquides (1.690.725 tonnes), 45,07 % par les vracs solides (1.399.311 tonnes) et 17,63 % par les marchandises diverses (661.365 tonnes),
- Trafic passagers : 136.175 passagers dont 20.490 passagers des escales de croisières.

En 2015, avec 113 escales ferries et 136.175 passagers, le chiffre d'affaires de l'activité passagers s'est élevé à 1.09 Millions d'€uros, soit près de 8 % du chiffres d'affaires du port de commerce. Le trafic ferry représente une activité fortement contributrice pour le port. Les projections de trafic passagers à l'horizon 2025 prévoient pour le scénario « moyen » 210 000 passagers/an et 350 000 Passagers/an pour le scénario « haut ». Ces scénarios prennent en compte les hypothèses de création de ligne, la concurrence entre les compagnies, la tendance du marché ainsi que les évolutions des usages et mobilités.

Depuis 2007, la Région et Port Sud de France ont opté pour une stratégie volontariste basée sur le développement et l'amélioration de l'offre portuaire et logistique. Cette stratégie repose sur des investissements structurant sur le long terme. Le terminal passagers constitue un des projets structurants du port.



### 3/3/6 Voirie – transports et trafics

#### 3/3/6/1 Accès au site et points d'échanges

La gare maritime dispose aujourd'hui d'un accès unique situé au niveau de la place **Mangeot** (carrefour Pont de la Victoire / Avenue du Maréchal Juin / accès portuaire) au Nord-Ouest du Port. L'itinéraire principal d'accès à l'entrée unique du port de Sète est le suivant :

- En venant de l'Est et du Nord, l'utilisateur emprunte la RD600 jusqu'au **giratoire ovale RD600/RD612** en bord de mer. Il poursuit ensuite sur l'avenue Gilbert Martelli en longeant le canal de la Peyrade puis bifurque sur l'avenue Maréchal Juin pour atteindre la place Mangeot.

Au regard de l'itinéraire principal, actuellement emprunté pour accéder au port et à la gare maritime, trois points d'échanges principaux sont identifiés d'Est en Ouest :

1. le giratoire "ovale" RD612/RD600 qui constitue par ailleurs la principale porte d'entrée à la ville de Sète et remplit de fait d'importantes fonctions d'échanges et de désenclavement,
2. le giratoire Martelli/Dockers/Mas Coulet/Juin,
3. la place Mangeot.

La desserte routière, dans son fonctionnement actuel, emprunte la principale pénétrante de ville (av. Martelli). Le carrefour d'accès à la gare maritime se situe dans un contexte urbain rétréci et foisonnant (densité de l'habitat).



Figure 8 : Carte de l'itinéraire principale et des points d'échange  
(Source : Ascote – géoportail)

#### 3/3/6/2 Les transports en commun et modes de déplacement doux à proximité

Le réseau Hérault-Transports du Conseil Départemental assure la desserte de Sète suivant cinq lignes qui effectuent toutes un arrêt à la gare SNCF (située à environ 1 km au Nord de l'accès à la gare maritime) permettant une connexion avec les lignes urbaines. Deux lignes passent à proximité du futur terminal passagers :

- la ligne 102 Sète/Frontignan/Montpellier ;
- la ligne 322: Sète/La Peyrade/Balaruc le Vieux/Gigean /Montbazin.

Les bus urbains sont gérés par Thau Agglo transport qui émane de la CABT. La gare maritime est desservie par l'arrêt "Gare Orsetti" qui intéresse deux lignes urbaines :

- ligne 6: Passage le Dauphin (centre-ville) - Gare SNCF ;
- ligne 11: Noël Guignon - Mireval (la Canabière).

Un réseau cyclable est assuré sur le pourtour du Bassin de Thau ainsi qu'en direction de Montpellier et Frontignan. Les tronçons discontinus résiduels sont prévus d'être aménagés.

L'emplacement de la gare maritime en zone urbaine dense assure des liaisons piétonnes permet d'assurer des liaisons piétonnes vers le centre-ville et les quartiers environnants par le réseau de trottoirs existants.

#### 3/3/6/3 Les trafics

La majorité du trafic lié au terminal passager est en échange avec l'autoroute A9. Les répercussions sont majoritairement sur l'avenue Gilbert Martelli et la RD600.

Les trafics sur les avenues Martelli et Maréchal Juin sont importants, liés principalement aux rotations pendulaires (matin/soir). A noter un trafic d'environ 1100 UVP HPS - en direction de Sète, à 1300 UVP HPS – en direction de Frontignan (trafic élevé) sur l'avenue Martelli, et 680 UVP HPS – en direction de la place Mangeot, à 750 UVP HPS – en direction de l'avenue Martelli, sur l'avenue Juin (trafic modéré). Les trafics en HPM sont équivalents.

Le projet de la nouvelle gare maritime visant une augmentation du trafic passagers, il devrait donc avoir des répercussions sur les trafics routiers.

Toutefois, la modification du raccordement à la voirie urbaine devrait permettre de délester les avenues en entrée de ville, après l'entrée du port.

#### 3/3/7 Réseaux

Le site est alimenté par 2 postes ERDF avec 2 comptages HTA. Il existe aussi des réseaux de type pipes d'hydrocarbure (hors service) ou de fluides spéciaux (vin par exemple). Les eaux pluviales sont en grande majorité rejetées dans le port. Seule une petite zone est traitée par un séparateur à hydrocarbures.

Des réseaux AEP (Alimentation en Eau Potable) et d'assainissement sont également présents. Les eaux pluviales sont collectées par des grilles et avaloirs avant de se rejeter dans la mer par l'intermédiaire de 23 points de rejets existants dans le port.

### 3/3/8 Gestion des déchets sur la gare maritime actuelle

Pour les déchets produits sur le site du terminal passagers, ils entrent dans la gestion courante du port (contrat exploitant portuaire et prestataire pour l'enlèvement des déchets vers les filières d'élimination adaptée).

Les déchets collectés au sein de la gare maritime et sur les zones de pré-embarquement sont assimilés à des ordures ménagères.

Les saisies des douanes conduisent à collecter des déchets divers, des produits alimentaires végétaux et des denrées animales. Une filière de traitement est adaptée à chaque nature de déchets. L'enlèvement de ces déchets est assurée par un prestataire de l'EPR.

Au total, 23,8 tonnes de déchets ont été gérés et envoyés dans les filières de traitement en 2015. Le pic de gestion des déchets correspond à la période estivale de plus forte affluence. 40,5% des déchets sont récoltés entre les mois de juillet et août.

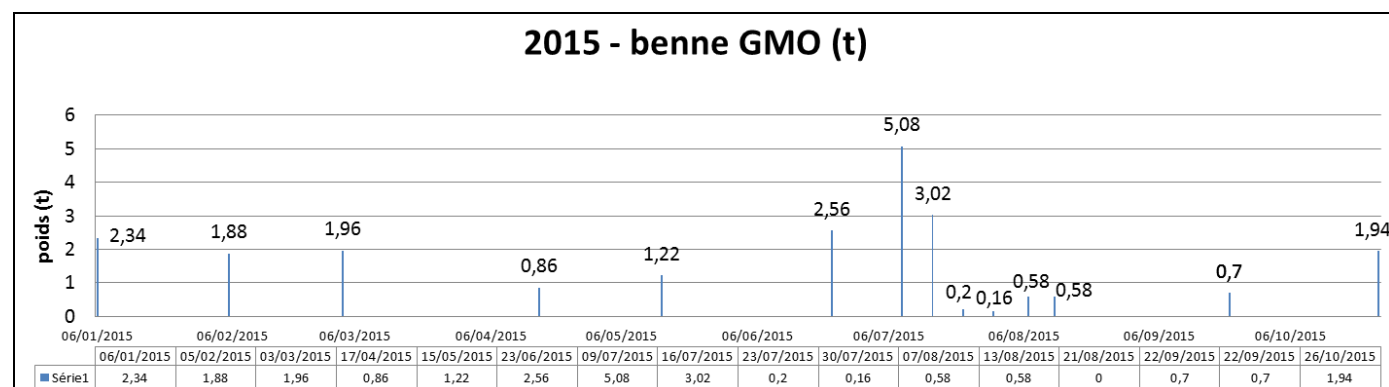


Figure 9 : Déchets collectés sur la zone de la gare maritime en 2015  
(Source : EPR)

### 3/3/9 Les risques technologiques et industriels

#### 3/3/9/1 Le transport de matières dangereuses

Sète est une plateforme multimodale d'échange, et selon le DICRIM de la commune le risque lié au transport de matière dangereux sur son territoire concerne :

- les axes routiers importants : La RD2, la RD600, ainsi que la D612, et les voies communales,
- la voie SNCF Toulouse- Marseille,
- la voie fluviale,
- la voie maritime.

#### 3/3/9/2 Les ICPE

D'après l'inspection des installations classées pour la protection de l'environnement, 30 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sont présentes sur la commune de Sète. Il n'existe pas sur le territoire de la ville de Sète de Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) global.

La synthèse des risques industriels majeurs recensés en 2015 sur la zone du port de Sète-Frontignan est présentée dans le tableau ci-après :

Société	Distance à la zone	Risques industriels majeurs
Ex : Silo de la Méditerranée	Sur le site,	(a cessé son activité)
Sea Invest (ex : SOGEMA)	260 m à l'Est	Explosion/Emission de gaz toxique/Incendie
Saipol (ex : Céréol Trituration)	850 m à l'Est	Explosion/Emission de gaz toxique/Incendie
Timac aggro (ex Sud fertilisant)	870 m au Nord-Ouest	Emission de gaz toxique/Incendie
G.D.H. (Frontignan)	3,5 km au Nord-Est	Explosion/Incendie

Tableau 2 : Synthèse des risques industriels majeurs à proximité de la zone d'étude le 23/09/2015  
(Source : inspection des installations classées - 22/06/2016)

#### 3/3/9/3 Les risques TMD et industriels sur le Port de Sète -Frontignan

En 2012, Port Sud de France, en collaboration avec F2E (Fédération Française d'Engineering et d'Environnement), a réalisé une **étude de dangers** relative aux opérations de chargement/déchargement ou stationnement de matières dangereuses en containers, opérations localisées sur le quai E du Bassin Colbert.

Cette étude a défini trois grands types de phénomènes susceptibles d'apparaître sur le site de manutention du quai E :

- Des rejets toxiques issus de produits dangereux volatils,
- Des effets thermiques par déclenchement d'un incendie (feu torche ou feu de nappe d'hydrocarbures notamment),
- Des effets de surpression avec explosion, destruction de matériel et envoi de projectiles (notamment explosion de gaz à air libre – GPL). Peuvent être également associés des effets thermiques liés à l'explosion.

Pour chaque phénomène dangereux ont été établies des cartes de zones de dangers, dont certaines recoupent le site du terminal passagers.

Les principaux enjeux sont liés aux risques de rejets toxiques, ainsi que de surpression avec explosion et effet thermique associé.

Des préconisations devront être prises et mises en place afin de protéger l'ensemble des installations et des personnes fréquentant le site (plan d'évacuation d'urgence, plan d'intervention spécifique en cas d'incident...).

Le projet n'est concerné par aucun Plan de Protection des Risques Technologiques.



### 3/3/10 Santé humaine – Qualité de l'air

Cette étude a été réalisée sur une bande d'étude spécifique regroupant les axes les plus significatifs pour le projet, ainsi que les emprises du projet lui-même. S'ajoute à cela une zone tampon de 200 m de part et d'autre des brins étudiés.

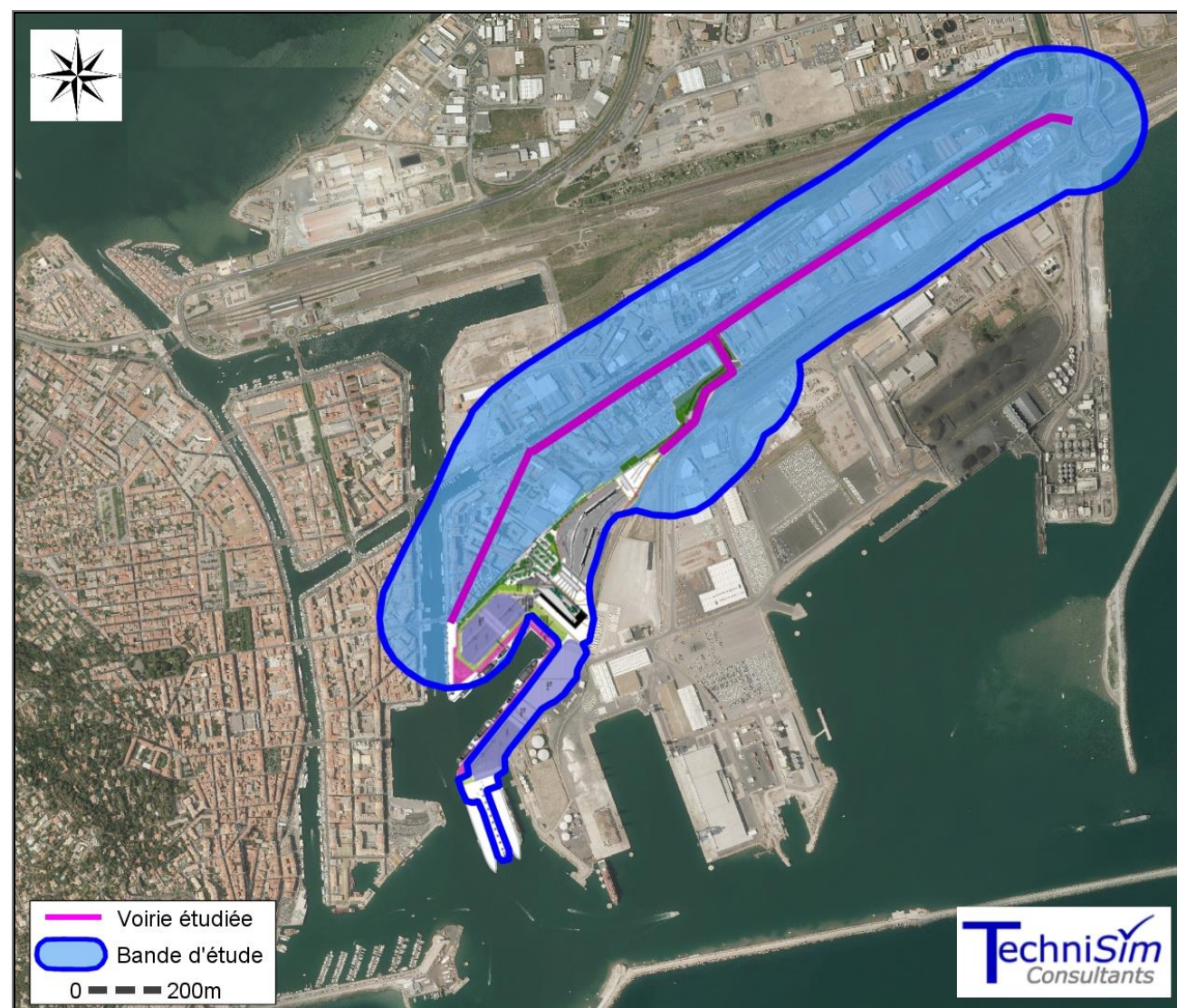


Figure 10 : Bande d'étude pour l'état initial qualité de l'air  
(Source : Etat initial Air et Santé – Technisim – novembre 2018)

#### 3/3/10/1 Données d'entrées et sites sensibles

D'après l'inventaire des émissions de l'AASQA Air LR, le trafic routier ainsi que le secteur résidentiel et tertiaire sont les principaux secteurs émetteurs de polluants sur le territoire de la communauté d'agglomération du Bassin de Thau.

Les transports autres que routiers (comprenant entre autres les trajets des ferries) sont minoritaires en comparaison des autres secteurs d'activité (0,2 % des GES ; 1,5 % des NOx ; 6,7 % des PM10 pour le territoire de la CA du Bassin de Thau.)

Parmi les établissements situés dans un périmètre proche du projet, plusieurs sont susceptibles d'avoir une influence sur les teneurs actuelles en polluants sur Sète. Certains composés (notamment les oxydes de soufre et les composés organiques volatils) sont communs avec les polluants automobiles et peuvent ainsi avoir un effet cumulatif avec le trafic routier induit par l'activité de la gare maritime.

Les principales voies routières aux alentours du projet sont la RD2 (route de Balaruc) et l'avenue Gilbert Martelli (comptant actuellement chacune plus de 2 000 véhicules en heure de pointe), ainsi que l'avenue du Maréchal Juin et la RD600.

10 sites sensibles ont été recensés dont deux dans la bande d'étude : la polyclinique Sainte Thérèse, et la résidence Arpage La Poésie.

#### 3/3/10/2 Campagne in situ et définition de la qualité de l'air initiale

Conformément aux exigences de la circulaire du 25 février 2005, **deux campagnes de mesures** ont été réalisées en saison contrastée, sur 5 emplacements :

- En période hivernale : réalisée du 1<sup>er</sup> au 25 février 2016, au cours de laquelle 5 ferry ont accostés,
- En période estivale : réalisée du 27 juin au 12 juillet 2016, au cours de laquelle 8 ferry ont accostés.

L'implantation de 5 points de mesures est la suivante :

- Point n°1 : au niveau de la future entrée des véhicules sur le port par l'avenue Martelli (station de lavage) ;
- Point n°2 : boulevard du Maréchal Juin, au niveau d'un site sensible (clinique Sainte-Thérèse) ;
- Point n°3 : place Mangeot, entrée actuelle des véhicules sur le port (future entrée piétons) ;
- Point n°4 : futur point de contrôle des véhicules entrant sur le port ;
- Point n°5 : à proximité du môle Masselin - futur parking d'embarquement des VL et PL.

Les polluants quantifiés sont les suivants :

- Le dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> — A l'aide de tubes passifs,
- Les BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène et xylènes) — A l'aide de tubes passifs,
- Le dioxyde de soufre SO<sub>2</sub> — A l'aide de tubes passifs,
- Les particules en suspension PM10 et PM2,5 — Avec un néphélomètre,
- Le monoxyde de carbone CO — A l'aide de tubes passifs,
- Le dioxyde de carbone CO<sub>2</sub> — A l'aide d'un appareil de mesure portable (CO<sub>2</sub>-mètre).

Les teneurs mesurées en dioxyde d'azote, benzène, dioxyde de soufre et monoxyde de carbone sont toutes inférieures aux seuils réglementaires.

Il en est de même pour les mesures ponctuelles réalisées pour les particules en suspension PM10 et PM2,5 (excepté pour le point n°4 (cf carte ci avant) pour la mesure estivale des PM2,5), ainsi que pour le dioxyde de carbone.



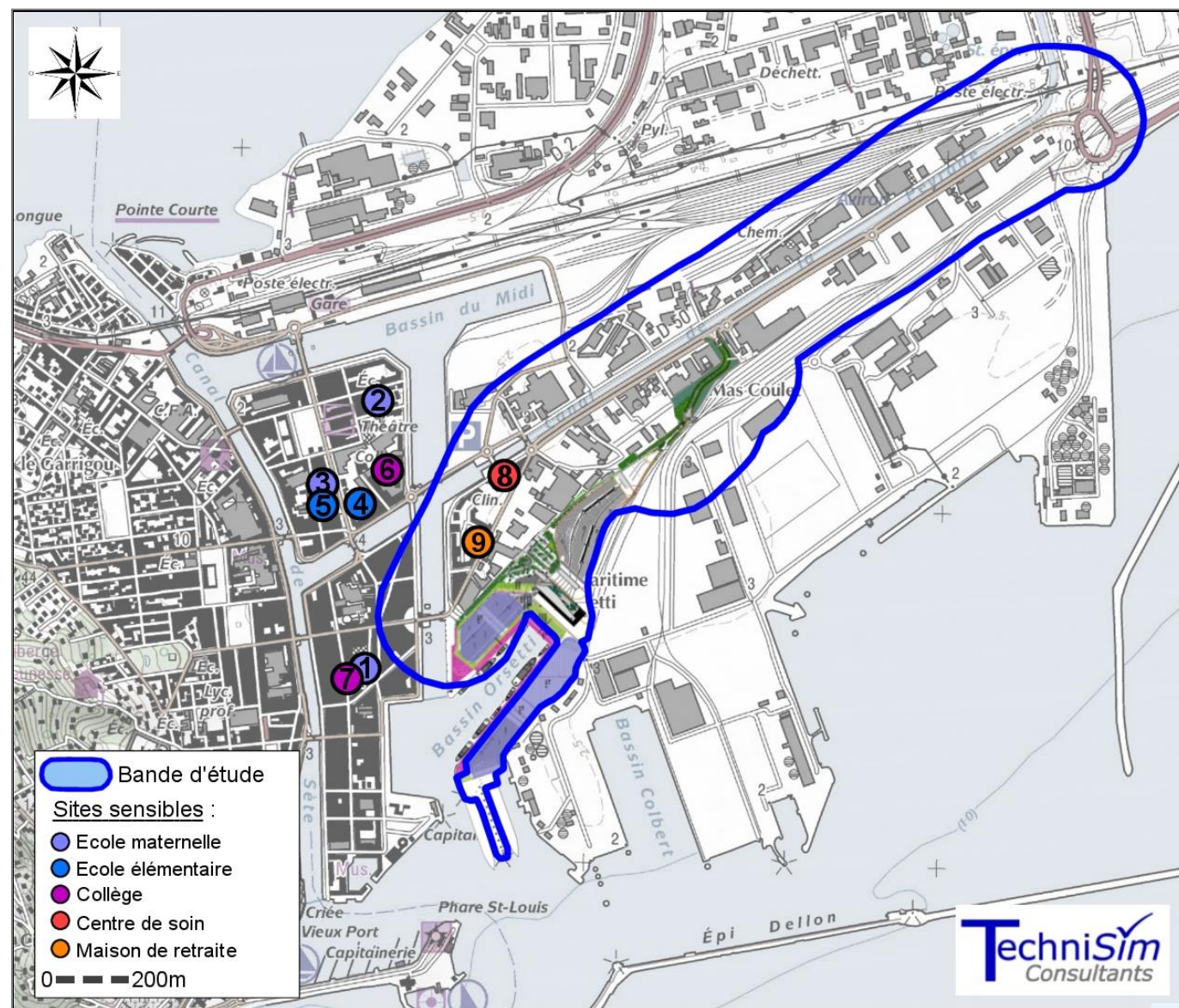


Figure 11 : Localisation des points de mesure sur la zone d'étude  
(Source : Etat initial Air et Santé – Technisim – 23/03/2016)

### 3/3/11 Commodité du voisinage – Ambiance sonore

#### 3/3/11/1 Sources de bruit

Une recherche bibliographique a été menée afin de déterminer les différentes sources de bruit dans et autour de la zone d'étude : le trafic routier, le trafic maritime, l'activité portuaire, certaines sources ponctuelles et intermittentes (groupes à froid, effarouchements sonores, outillages...), et les bruits d'origine naturelle.

#### 3/3/11/2 Campagne de mesure

Suite au recueil bibliographique, une campagne de mesures a été réalisée. Huit points d'écoute et cinq points de mesures de pression acoustique ont été réalisés lors de la visite du site du 9 octobre 2015.

Les conclusions sont les suivantes :

- l'analyse des niveaux sonores indique une **certaine homogénéité de l'ambiance en journée**. En effet, les niveaux sonores mesurés sont compris entre 55,5 et 58,5 dB(A),
- **en période de nuit**, les niveaux sonores mesurés varient entre 46 dB(A) et 57 dB(A),
- pour ce qui concerne la **mesure du bruit routier**, les niveaux sonores mesurés en façade sont respectivement de 58,5 dB(A) en période diurne (6h-22h) et de 47 dB(A) en période nocturne (22h-6h),
- une habitation située en bordure du projet au Nord-Est peut être classée en « **zone d'ambiance sonore préexistante modérée** » au sens de l'article 2 de l'arrêté ministériel du 5 mai 1995, car l'exposition au bruit est inférieure respectivement à 65 dB(A) en journée et 60 dB(A) la nuit.

#### 3/3/11/3 Vibrations, odeurs, pollution lumineuse

Dans la zone d'étude, **les vibrations** sont générées par le passage des véhicules (VL, PL), ainsi que par les navires par effet de résonance (au sol et dans l'air). D'autres sources de vibrations peuvent se trouver à proximité de l'aire d'étude de par le caractère industrialo-commercial du port maritime de Sète.

En ce qui concerne **les odeurs**, leur source principale est liée aux diverses activités sur la zone, mais proviennent notamment de la circulation automobile et maritime. Certaines activités industrielles et/ou de stockage (produits, hydrocarbures, animaux de ferme...) peuvent également être source de gêne olfactive selon les vents.

Les **émissions lumineuses** à proximité de la zone d'étude proviennent principalement du centre-ville de Sète, ainsi que des zones d'activités commerciales et industrielles à l'Est. De ce fait, la luminosité sur la zone d'étude peut être qualifiée d'élevée, et les enjeux de forts, même si la zone n'est que peu éclairée en interne.

### 3/4 PATRIMOINE ET PAYSAGE

#### 3/4/1/1 Patrimoine

Aucun monument historique classé ou inscrit n'est compris dans la zone de projet. Elle-même n'est pas incluse dans les périmètres de protection de ces monuments. Le projet n'est donc pas de nature à avoir d'incidence sur les monuments et leurs périmètres.

Le secteur 2C du Site Patrimonial Remarquable de Sète concerne l'extrême Sud de la zone d'étude, ses prescriptions s'appliquent donc sur cette portion.

La zone de projet n'est pas incluse dans les zones de présomption de prescription archéologique de la commune. Après consultation des services de la DRAC le 01/10/2015, ces derniers ont conclu en l'absence de prescriptions archéologiques, le secteur considéré étant sur des parties portuaires gagnées sur la mer par l'apport de remblais récents.



3/4/1/2 Paysage

Le projet s'implante sur l'Ouest du Port de Sète-Frontignan . C'est une zone qui présente les caractéristiques courantes d'un port de commerce et de transport, sans grande qualité paysagère.

Dans un paysage de littoral déjà fortement urbanisé, le port de Sète-Frontignan est une porte ouverte sur la mer, à l'interface entre le maritime et le terrestre. Les vues de l'extérieur sont importantes, que ce soit depuis la mer, ou depuis les hauteurs du mont Saint Clair.

Actuellement, la présence de la zone portuaire offre des perceptions visuelles de type industrielles,. Le port de commerce ne présente pas d'intérêt paysager particulier. Les friches industrielles et bâtiments sans requalification sont les marqueurs d'un paysage dégradé qui demande à être restructuré et mis en valeur.

Le projet du nouveau terminal passagers est une opportunité de requalification de l'espace urbain, dans un souci de lien entre la ville et le port, et de revalorisation paysagère du site.

Les enjeux et la sensibilité sont forts.

Du fait de la topographie de la région sétoise, la zone de projet est visible en plusieurs endroits relativement distants, notamment depuis le Mont Saint-Clair, culminant à 175 m immédiatement à l'Ouest du port de Sète-Frontignan .

La zone de projet est complètement intégrée à la zone portuaire de Sète.

### 3/5 BILAN DES ENJEUX MAJEURS DU TERRITOIRE ET INTERRELATIONS

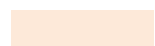
---

Le tableau ci-après présente ces enjeux classés par milieu, précise par un code couleur leur sensibilité (de la plus forte à la moins forte) et indique les contraintes que ces enjeux imposent au projet.

Légende :



Sensibilité forte



Sensibilité moyenne



Sensibilité faible

Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une <u>sensibilité</u> vis-à-vis de l'opération	Objectifs de l'opération
Milieu physique		
Climat	Climat méditerranéen caractérisé par une sécheresse estivale, de fortes précipitations en automne et des vents de Nord-Ouest forts.	Sans objet
Topographie / géologie / risque sismique	La topographie de la zone d'étude est relativement plan, avec une altitude comprise entre 1m et 5m. Les terrains sont principalement composés d'alluvions récentes et modernes, sableux et graveleux. Le niveau de l'eau est très proche. Le bâtiment est de catégorie III selon Eurocode 8. La zone est concernée par un risque sismique faible (zone 2)	Les bâtiments devront prendre en compte les dispositions parasismiques dans leur conception.
Eaux souterraines	Les masses d'eau souterraine FRDG510, <i>Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers-Pézenas</i> , et FRDG124, <i>Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier, extension sous couverture et formation tertiaires Montbazin-Gigean</i> , sont situées sous la zone d'étude. Ces deux masses d'eau affleurantes sont d'intérêt économique régional. Elles sont en bon état chimique et quantitatif (objectif 2015 atteint)	Eviter une pollution des eaux du milieu récepteur pendant les travaux et en phase exploitation. Prendre en compte les zones de vulnérabilité.
Eaux de surface Milieu marin / Usages et activités	Le projet se situe à proximité immédiate du Golfe du Lion ainsi que des bassins et des canaux qui relient la Méditerranée à l'étang de Thau. La zone est située à proximité directe de la mer Méditerranée où la qualité de l'eau est globalement bonne. Différentes activités sont présentes : plaisance, baignade, pêche ...	Maintenir des transparences hydrauliques suffisantes et ne pas faire obstacle à l'écoulement des eaux en cas de submersion. Protection des eaux de la nappe, ainsi que des eaux côtières, contre les pollutions
Pollution des sols	Les transferts des composés retrouvés dans les sols vers la nappe, ainsi que dans les sols vers les gaz du sol sont limités. Les enjeux principaux sont liés à la gestion et l'optimisation des volumes de déblais et la prise en compte des exigences réglementaires, leur réutilisation sur site ou leur coûts d'évacuation et de traitement. Au vue de la fréquentation du site, des préconisations seront prises afin de faire face au risque éventuel de transfert (notamment le recouvrement des sols de l'ensemble du site, l'interdiction de tout usage des eaux souterraines, ou encore l'installation préférentielle des canalisations d'eau potable en terrain sain). Un diagnostic a été effectué et conduira à réaliser, en vue de la phase travaux, un plan de tri préalable à l'excavation des déblais dans les zones concernées par les futurs travaux de creusement ou de terrassement nécessaires à la réalisation des aménagements (réseaux, fondations, recouvrement des sols...).	Optimisation et réduction au maximum des volumes de déblais à évacuer, tant d'un point de vue technique que financier. Face au transfert même limité, des objectifs techniques sont fixés pour réduire le risque.
Risques naturels	Le site d'étude est concerné par le risque de submersion marine, il est majoritairement classé en zone BU c'est-à-dire en « zone de précaution », donc secteurs inondables soumis à un aléa modéré où les enjeux sont forts (zone urbaine). Des règles de construction et des règles de mitigation des dangers s'imposent en conséquence au projet.	Prise en compte du PPRI pour les cotes de référence et niveaux d'eau Gestion du ruissellement des eaux des chaussées. Veiller à ne pas aggraver les risques en cas de submersion. Mise en place d'un plan et système de sécurité pour le personnel et passagers sur site en cas de danger.



Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une <u>sensibilité</u> vis-à-vis de l'opération	Objectifs de l'opération
<b>Patrimoine naturel</b>		
Milieu biologique : périmètre à statut	Le site est localisé en dehors de ZNIEFF ou de zones du réseau Natura 2000. Toutefois il est à proximité de certains de ces sites.	Veiller à ne pas avoir d'incidences significatives sur ces périmètres à statut
Milieu biologique : Habitat naturel et flore	Dominance d'habitats très anthropisés, à flore pionnière dominante, souvent banale mais typiquement méditerranéenne. Environ 190 espèces de plantes ont été notées sur le site, toutefois aucune n'est protégée.	Veiller à ne pas avoir d'incidences significatives sur les habitats favorables du mur maçonné.
Milieu biologique	Une trentaine d'espèces d'oiseaux ont été observées. La plupart de celles-ci sont protégées au niveau national. Cependant, le site est très peu favorable aux oiseaux nicheurs du fait du passage répété des trains, de l'absence d'arbres ou d'arbustes, d'épandage d'herbicides sur les espaces herbeux et de la présence d'un prédateur : le chat domestique. Deux espèces de reptiles protégés courantes sont répandues dans la zone. Trois espèces de chauves-souris ont été détectées dans la zone en survol ou activité de chasse. Elles sont toutes protégées au niveau national mais sont toutefois très rependues dans la région. Malgré leur statut de protection, il n'est pas identifié d'enjeux particuliers relatifs à ces espèces. Le site ne présente aucun enjeu non plus sur les autres mammifères.	Veiller à ne pas déranger ou détruire les espèces présentes. Respecter les habitats présentant un intérêt pour certaines espèces (mur maçonné).
Milieu biologique : Continuité écologique	La zone est à l'écart des grands écosystèmes et corridors écologiques régionaux.	Sans objet
<b>Milieu humain</b>		
Population	Forte croissance de la population de la ville de Sète depuis les années 2000. Les habitations sont essentiellement des appartements. La population est plutôt vieillissante, même si on observe une très légère augmentation des 0-15 ans. Les catégories socio-professionnelles les plus représentées sont les employés. Le port de Sète-Frontignan joue un rôle important dans la définition paysagère du territoire, notamment depuis les vues lointaines depuis le Mont Saint Clair.	Respect du principe de non dégradation du cadre de vie aux abords du projet pendant la phase travaux. Amélioration de l'aspect paysager. L'opération de construction du nouveau terminal passagers peut être source d'emplois.
Activités économiques	Les principales activités de la commune sont le commerce, les activités industrielles, la pêche et la conchyliculture. Cependant, le tourisme est aussi une part importante de l'économie de Sète. Il correspond à l'activité de nombreuses entreprises. En effet, en 2013, 145 millions d'euros ont été dépensés par les touristes à Sète.	Limiter au maximum les impacts négatifs sur les activités alentours, tant en phase travaux qu'en phase exploitation : notamment maintien des accès et non détérioration des conditions d'accès. Générer de l'emploi et des retombées économiques pour la ville.

Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une <u>sensibilité</u> vis-à-vis de l'opération	Objectifs de l'opération
<b>Milieu humain</b>		
Les activités portuaires	Le port représente une activité économique de premier ordre à l'échelle du territoire. L'activité de transport de passagers représente la 3 <sup>ème</sup> activité du port de commerce. La mise en service des quais du môle Masselin permet d'assurer de nouvelles escales pour les passagers. En 2015, le trafic passagers est en légère baisse, alors que les flux de marchandises et vracs sont en hausse significative. Ce trafic est néanmoins une activité fortement contributrice du port.	Veiller au bon fonctionnement de la gare maritime actuelle pendant la période des travaux et assurer en toutes circonstances la continuité de service de la gare maritime. Limiter au maximum les incidences sur les autres activités, exploitation : notamment maintien des accès et non détérioration des conditions d'accès. Prendre en compte les projets connus
Occupation du sol	La zone d'étude est occupée par de nombreux espaces artificialisés, espaces de stockages, parkings et des bâtiments d'exploitation de la gare maritime actuelle et du fonctionnement du port. Le projet du nouveau « terminal passagers » va redessiner l'intégralité de la zone d'étude. Toutefois, les modes d'occupation des sols ne seront pas significativement différents que ceux actuels	Définir les emprises les plus réduites possibles pour le projet afin de respecter les occupations du sol existantes.
Voirie - Trafic	Les trafics sur l'avenue Martelli et avenue du Maréchal Juin sont importants, liés principalement aux rotations pendulaires (matin/soir). A noter un trafic d'environ 1100 UVP HPS - en direction de Sète, à 1300 UVP HPS – en direction de Frontignan (trafic élevé) sur l'avenue Martelli, et 680 UVP HPS – en direction de la place Mangeot, à 750 UVP HPS – en direction de l'avenue Martelli, sur l'avenue du Maréchal Juin (trafic modéré). Les trafics en HPM sont équivalents. L'opération de construction de la nouvelle gare maritime, visant une augmentation du trafic passagers, est susceptible d'avoir des répercussions sur les trafics routiers internes, ainsi que sur la circulation des voiries secondaires d'accès au site de la gare. Toutefois, le déplacement de la nouvelle entrée permettra une décongestion du centre-ville et un report du trafic sur la route de Montpellier (Avenue Martelli).	Améliorer la gestion des flux sur le site / s'intégrer dans le programme urbain Prendre en compte le facteur de risques d'accidents. Réaliser un phasage des travaux afin de ne pas perturber les mouvements de la circulation actuelle au sein du port de Sète-Frontignan
Réseaux	Le site est alimenté par 2 postes ERDF avec 2 comptages HTA. Il existe aussi des réseaux de type pipes d'hydrocarbure (hors service) ou de fluides spéciaux. Les eaux pluviales sont en grande majorité rejetées dans le port.	Non dégradation fortuite des réseaux présents identifiés. Travailler de concert avec les industriels concernés et les exploitants de ces réseaux. Moderniser les systèmes de traitement des eaux pluviales avant rejet Redimensionner la collecte et le transfert des eaux usées
Risques industriels et technologiques	Le transport de matières dangereuses concerne la commune du fait de son rôle en tant que carrefour multimodal. De même, la commune est concernée par les risques industriels liés aux installations classées pour la protection de l'environnement et aux sites Seveso, du fait de la présence de nombreuses industries dans la zone portuaire (34 ICPE), notamment 5 industries présentant des risques importants en cas d'accident. Les risques liés aux matières dangereuses sont forts de par la présence d'opérations de manutention à risques, pour le terminal passagers, au niveau du quai E.	Limiter l'impact sur les biens et les personnes face aux risques. Protection des installations et des personnes fréquentant le site.



Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une <u>sensibilité</u> vis-à-vis de l'opération	Objectifs de l'opération
<b>Santé humaine – Qualité de l'air</b>		
Qualité de l'air	La totalité des seuils réglementaire de la qualité de l'air est respectée à l'exception de l'objectif de qualité annuel des PM2,5, non respecté sur la quasi-totalité des sites en France.	Veiller à maîtriser les incidences du projet sur la qualité de l'air dans la zone d'étude, celle-ci étant déjà fortement marquée par son environnement urbain et par les axes de circulation important s'y trouvant.
<b>Commodités de voisinage</b>		
Ambiance sonore	La commune est concernée par le PPBE pour sa voie ferrée. Cependant, la zone étudiée n'est pas impactée par ce dernier.  La zone d'étude est toutefois concernée par une voirie classée bruyante sur 100m et qui jouxte son périmètre en deux endroits, au Nord et à l'Est.	Veiller à réduire les incidences sur l'ambiance sonore aux abords du projet (travaux et exploitation)
Vibrations, odeurs et émissions lumineuses	La pollution lumineuse est considérée comme forte à Sète.	Veiller à maintenir un cadre de vie de qualité aux abords du projet, même en phase travaux.
<b>Patrimoine et paysage</b>		
Patrimoine historique et archéologique	Aucun monument ou périmètre de protection des monuments n'impact la zone d'étude. Une ZPPAUP concerne une surface très faible à l'extrême Sud-Ouest de la zone d'étude.  La zone de projet n'est pas incluse dans les zones de présomption de prescription archéologique de la commune.  Après consultation des services de la DRAC le 01/10/2015, ces derniers ont conclu en l'absence de prescriptions archéologiques, le secteur considéré étant sur des parties portuaires gagnées sur la mer par l'apport de remblais récents.	Respect des prescriptions pour le SPR
Paysage	Dans un paysage de littoral déjà fortement urbanisé, le port de Sète-Frontignan est une porte ouverte sur la mer, à l'interface entre le maritime et le terrestre.  L'intérieur du site est constitué par des installations typiques des milieux portuaires (hangars, bâtiment de la gare maritime...). La grande majorité du site est occupée par de vastes espaces soit bétonnés, soit en friche, renforcent l'impression de vide.  Les vues de l'extérieur sont importantes, que ce soit depuis la mer, ou depuis les hauteurs du mont Saint Clair. La zone de projet est complètement intégrée à la zone portuaire de Sète.  Le projet du nouveau Terminal Passagers est une opportunité de requalification de l'espace urbain, dans un souci de lien entre la ville et le port, et de revalorisation paysagère du site.	Insérer au mieux le projet dans son environnement.  Soigner les accompagnements paysagers du projet.

## 4/ JUSTIFICATION DU CHOIX DU PROJET

### 4/1 CHOIX DU SITE D'IMPLANTATION

Le projet consiste en l'aménagement d'un nouveau terminal passager au sein du Port de Sète-Frontignan.

Sur un plan spatial, le projet peut être perçu comme une extension de l'installation portuaire passagers existante. L'emprise du projet englobe en effet le site de la gare maritime Orsetti. Même si la gare sera démolie après la mise en service du nouveau bâtiment, les surfaces de terre-plein déjà affectées à ce trafic passagers seront, dans la mesure du possible, conservées, ou le cas échéant modifiées et réaménagées dans le cadre du projet. Les zones complémentaires étaient en partie occupées par des réseaux ferrés ou des équipements liés (poste d'aiguillage, bâtiments annexes). En lien avec l'activité industrielle limitée du bassin Orsetti, ces voies avaient perdu leur fonction. La libération de cette emprise ne représentait pas une difficulté.

Cette implantation du projet est également cohérente avec le positionnement des postes à quai destinés à l'accueil des ferries. Avec la réhabilitation du môle Masselin, deux postes à quai sont clairement affichés comme poste d'accueil pour les ferries. La fonctionnalité et les obligations réglementaires de sûreté et de sécurité pour assurer ce trafic ferry nécessite une continuité dans l'installation portuaire (du poste à quai au point de contrôle).

Avec la stratégie régionale portuaire adoptée en 2009, le développement du port a intégré la problématique de réaménagement de l'installation terminal passagers en intégrant l'opportunité de réviser les accès des passagers depuis le réseau des voiries urbaines et l'articulation de ce projet avec le projet de requalification urbaine sur la zone en interface. Le choix du site a permis de projeter le raccordement de la nouvelle entrée sur l'avenue Gilbert Martelli et en cohérence avec les espaces réservés au PLU.

Enfin, un des objectifs de ce projet est de permettre l'établissement d'une relation ville/port harmonieuse. L'ouverture au public depuis la place Mangeot est un élément clé pour atteindre cet objectif.

L'emprise du projet a été définie afin de :

- permettre une extension des emprises de la gare maritime, en cohérence avec les activités existantes,
- étendre, en les améliorant, les plateformes de pré-embarquement et d'embarquement (parkings),
- reconstruire les bâtiments de la gare maritime et offrir de meilleures conditions d'accueil aux passagers et à l'ensemble des services impliqués dans le fonctionnement de l'installation portuaire (exploitant, Douane et PAF, compagnies)
- disposer des emprises suffisantes pour le fonctionnement du terminal passagers et permettre le développement du trafic,
- améliorer l'accès au terminal passagers.

### 4/2 CHOIX DU PROJET RETENU

#### - L'insuffisance de l'installation portuaire existante

En 2009, lors du lancement du programme, le trafic ferry connaissait une forte croissance. Face aux évolutions attendues de ce trafic, l'installation portuaire existante est apparue insuffisante et non adaptée aux objectifs de trafic.

D'une part, l'accès unique à la gare maritime par le centre-ville est contraignant pour un développement du trafic passagers et peut créer des congestions sur la voirie urbaine. D'autre part, les superstructures existantes apparaissent inadaptées pour offrir aux compagnies et aux voyageurs de bonnes conditions d'accueil. Les services en charge des contrôles disposent d'installations précaires et d'un espace contraint. La vétusté de la gare existante est également préjudiciable au traitement des passagers.

#### - L'examen de la solution de réhabilitation de la gare Orsetti

Lors du lancement de l'opération, la solution de réhabilitation de la gare Orsetti et de réorganisation des parcs d'attente ainsi que des points de contrôle en entrée et en sortie du territoire a été étudiée.

Face aux enjeux et aux besoins, cette solution n'est pas apparue comme une solution technique pertinente ni économiquement intéressante. Les diagnostics ont montré que l'étage de la gare ne pouvait être ni conservé, ni remanié en raison de sa composition et de son état. Outre ces aspects structurels, l'étude de faisabilité a souligné l'éloignement de la gare Orsetti au regard des postes du môle Masselin. Le positionnement excentré de la gare est également apparu préjudiciable face au foncier disponible pour la réorganisation des parcs de stationnement. Cette implantation aurait par ailleurs nécessité la création d'une zone de contrôle en interface des parkings de pré-embarquement et de la Zone d'Accès Restreint. Suivant les exigences des services de la Douane et de la Police aux Frontières, cette zone ne doit pas être visible du public et des aménagements spécifiques auraient été nécessaires pour permettre la confidentialité des contrôles. Enfin, l'ordonnancement et la coordination du chantier aurait été complexe pour permettre la continuité de service. Au stade de la faisabilité, le coût de l'opération était similaire à la construction d'une gare neuve.

#### - La solution de construction d'une nouvelle gare

Pour atteindre ses objectifs quantitatifs et qualitatifs pour le trafic ferry, la Région a retenu une solution de construction d'une nouvelle gare et du réaménagement des espaces d'attente avec l'implantation d'une nouvelle gare dans le prolongement du bassin Orsetti.

Cette implantation offre l'avantage d'apporter aux passagers véhiculés un accès aux services de la gare. Elle offre également une opportunité pour améliorer la relation ville-port. La solution de la construction neuve permet également d'offrir des locaux adaptés aux besoins et aux standards modernes d'accueil du public. Cette solution est également la plus simple pour permettre la continuité du service.



## - Synthèse comparative des scénarios

SCENARIO GARE NEUVE	SCENARIO REHABILITATION GARE ACTUELLE
<b>Positionnement de la gare</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Gare implantée dans le prolongement du bassin Orsetti., avec système de navettes internes pour l'acheminement des passagers vers le môle Masselin.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gare maintenue à son emplacement actuel avec éloignement relatif du môle Masselin et nécessitant l'implantation de superstructures spécifiques pour permettre la confidentialité des contrôles.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Accès aux services de la gare par les passagers véhiculés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accès aux services de la gare pour les passagers véhiculés plus complexe en raison de l'éloignement des parkings.</li> </ul>
<b>Adéquation des espaces avec le programme</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Construction neuve supposant une bonne adaptation des locaux aux besoins identifiés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contraintes liées au bâti existant rendant plus complexe l'adéquation des espaces avec les besoins exprimés.</li> </ul>
<b>Organisation générale des flux</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>En lien avec le foncier disponible, la circulation des véhicules entre les zones de pré-embarquement et la zone d'accès restreint n'est pas contrainte par l'implantation du bâtiment. Les exigences du programme intègrent au contraire le principe d'une gare en R+1 pour permettre la confidentialité des contrôles sous la grande dalle supportant le bâtiment.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les circulations des véhicules ne sont pas contraintes par l'implantation du bâtiment. Les exigences liées aux contrôles des passagers véhiculés nécessitent toutefois de créer un bâti spécifique pour les services en charges des contrôles.</li> </ul>
<b>Liaison ville/port</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>L'implantation de la gare est favorable à la liaison ville/port.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La proximité de la ville est conservée</li> </ul>
<b>Exploitation et continuité de service</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>La démolition de la gare existante ne sera engagée qu'après la mise en service de la nouvelle gare. Le phasage des travaux de voirie permettra d'assurer la continuité du service.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le maintien en service de l'activité nécessitera un phasage complexe et des installations provisoires.</li> </ul>
<b>Coût prévisionnel</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Budget du bâti peu différent au stade des études de faisabilité</li> </ul>	

Pour répondre aux enjeux et aux objectifs du projet et prendre en compte les contraintes, la solution de réhabilitation a été écartée au profit de la solution de construction d'une nouvelle gare.

Cette opération, objet du volet terrestre du terminal passagers, a fait l'objet d'un **concours d'architecture lancé par la Région en juillet 2013** portant sur :

- La construction d'une nouvelle gare maritime et d'un bâtiment satellite à proximité des postes à quai éloignés (môle Masselin),
- L'aménagement des parcs extérieurs pour l'attente et le contrôle des passagers véhiculés (véhicules légers et poids lourds),
- La création d'une nouvelle entrée pour le port, desservant directement le nouveau terminal passagers et constituant également un accès secondaire pour le port de commerce,
- La démolition de la gare existante et de divers bâtiments et équipements annexes situés sur l'emprise du projet.

L'emprise affectée à ces aménagements initiaux était de 23 ha.

Le choix du Jury s'est porté sur le **projet du groupement composé des sociétés Jacques Ferrier Architectures , Agence TER, Cusy Maraval architectes et EDEIS (ex SNC Lavalin).**

Suite au classement proposé par le jury, l'assemblée délibérante de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée a choisi le 28 novembre 2014 de confier la maîtrise d'œuvre de l'opération de construction d'une nouvelle gare maritime, l'aménagement du terminal passagers et de la nouvelle entrée du port de Sète-Frontignan au groupement sus-cité. La solution présentée par ce groupement a été jugée comme celle répondant le mieux aux critères de sélection combinant ainsi à la fois :

- la qualité de la réponse programmatique et architecturale,
- la compatibilité du projet avec l'enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux,
- la qualité et faisabilité environnementales et techniques.

Lors de l'analyse des esquisses, la qualité architecturale et paysagère et la fonctionnalité de ce projet ont été particulièrement appréciées. Il a été relevé positivement que :

- Le projet retenu fait interagir le port et la ville. D'une manière générale, il apparait comme une solution apportant une véritable valeur ajoutée paysagère aux univers urbain et portuaire. Le parvis d'accès incliné et la terrasse surélevée traversante ouverte au public sont apparus comme une réponse pertinente.
- Le restaurant panoramique dissocié du bâtiment gare est disposé sur une structure évocatrice des équipements portuaires.
- Le bâtiment principal est enveloppé d'une résille en béton fibré rappelant les «claustras méditerranéennes».

Sur le plan fonctionnel, le projet a bien respecté les exigences et les contraintes notamment celles liées à la problématique particulière de la sûreté portuaire. Le bâtiment principal de la gare maritime se développe principalement en R+1 conformément au programme technique détaillé de l'opération. L'étage de la gare regroupe l'ensemble des contrôles piétons et les salles d'attente. Les contrôles des véhicules sont essentiellement réalisés en sous-face de la dalle qui supporte l'étage du bâtiment. Ces points de contrôle assurent ainsi la liaison entre les zones de pré-embarquement et la zone d'accès restreint pour les véhicules.








Le projet objet de la présente étude d'impact est ainsi le développement en phase avant-projet de l'esquisse retenue lors du concours.

Au cours des études, le programme a évolué avec notamment une pointe dimensionnante réduite à une double escale simultanée. Au stade du concours, la pointe dimensionnante de l'installation portuaire visait une triple escale.

En conséquence, le périmètre à aménager se limite à 18,2 ha contre 23 ha initialement prévus. La construction du bâtiment satellite à l'enracinement du môle Masselin prévue au stade du concours n'est plus nécessaire.

## 5/ BILAN DES IMPACTS ET MESURES PROPOSEES

Le tableau ci-après rappelle l'ensemble des impacts prévisibles sur les différents compartiments étudiés, que ce soit durant la phase de chantier ainsi que durant la phase d'exploitation. Il mentionne également le type de mesures à prévoir dans le cadre du projet.

Impact positif fort	
Impact positif moyen	
Impact positif faible	
Impact négatif nul/négligeable	
Impact négatif faible	
Impact négatif modéré	
Impact négatif fort	



Thématique	Phase Concernée	Nature de l'impact	Importance de l'impact	Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel	Mesure de Compensation
<b>Milieu physique</b>						
<b>Climat</b>	Chantier	Absence d'impacts	Négligeable	Sans objet	Négligeable	/
	Exploitation	Le projet n'est pas de nature à modifier significativement le climat du secteur, si ce n'est de manière très localisée (pics de pollutions et dégradation locale de la qualité de l'air).	Négligeable	Sans objet	Négligeable	/
<b>Topographie / géologie</b>	Chantier	Nivellement de la plateforme existante afin de créer les pentes nécessaires à la récupération des eaux pluviales de nouvelles chaussées.	Négatif faible	Décapage et stockage terre végétale. Limiter les déblais (optimisation des mouvements de déblais/remblais, réemploi possible sur site)	Négligeable	/
	Exploitation	Absence d'incidence sur le relief et la géologie.	Négligeable	Sans objet	Négligeable	/
<b>Risques naturels</b>	Chantier	risque inondation par submersion marine : le projet n'est pas de nature à aggraver la situation au regard du risque d'inondation par submersion marine.	Négatif modéré	Installation de chantier et base vie en dehors des zones inondables.	Négatif Faible	/
	Exploitation	Le projet n'est pas de nature à aggraver les risques naturels, notamment d'inondation par submersion marine.	Négligeable	Le projet respectera les dispositions du PPRI. Le niveau du RDC est porté à 2,50 m NGF (cote PPRI : 2,30 m NGF ; cote recommandée par la DDTM : 2,40 m NGF).	Négligeable	/
<b>Eaux superficielles et souterraines</b>	Chantier	Risques d'apports de matières en suspension, de déversement accidentel de laitance de béton, d'hydrocarbures ou de l'émulsifiant employé dans le cadre des travaux de revêtement de chaussée.	Négatif fort	Bonne organisation du chantier afin de limiter les risques de déversement de substances polluantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Imperméabilisation des aires d'installation, de lavage et de passage des engins de chantier,</li> <li>- Mise en place de bacs de décantation et de déshuileurs au niveau de ces aires,</li> <li>- Stockage des produits potentiellement polluants dans des bacs étanches,</li> <li>- Présence d'un stock de matériel absorbant sur le chantier,</li> <li>- Réalisation d'un assainissement provisoire du chantier (fossés et bassins de rétention / décantation).</li> </ul>	Négatif Faible	/
<b>Eaux souterraines</b>	Exploitation	Risques de pollution chronique engendrée par le fonctionnement de la nouvelle gare maritime et des parkings. Risque de pollution accidentelle.	Négatif faible	En cas d'accident impliquant des produits polluants, une procédure d'urgence spécifique sera mise en place. Se reporter aux mesures pour les eaux superficielles.	Négligeable	/
<b>Eaux superficielles</b>	Exploitation	Risques de pollution chronique engendrée par le fonctionnement de la nouvelle gare maritime et des parkings. Risque de pollution accidentelle (incendie, collision ou naufrage d'un bateau).	Négatif modéré	Sur la totalité des bassins versants, excepté celui de l'entrée Nord, des dispositifs de traitement avant rejets dans le bassin Orsetti (exutoires existants) sont prévus, mais aucune rétention ne sera faite. Sur le bassin de l'entrée Nord, les rejets se faisant dans le canal de la Peyrade, une rétention sera effectuée, avec traitement par déboureur/déshuileur avant rejet. En cas de pollution, l'exploitant appliquera son plan de pollution opérationnel.	Négatif faible	/

Thématique	Phase Concernée	Nature de l'impact	Importance de l'impact	Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel	Mesure de compensation
<b>Milieu naturel</b>						
<b>Patrimoine naturel</b>	Chantier	Destruction d'individus, d'œuf ou de juvéniles Destruction/dégradation d'habitat de vie Perturbation/dérangement des espèces	Négatif faible	Protection des zones les plus sensibles Défavorisation du site Respect des emprises du projet Limitation des émissions de poussières par arrosage des pistes Proscription totale de l'usage de biocides Contrôle des espèces à caractère envahissant et/ou exotiques	Négatif faible	/
	Exploitation	Destruction d'individus par écrasement et/ou collision Destruction/dégradation d'habitat de vie Perturbation/dérangement des espèces lors des phases embarquement/débarquement	Négatif faible	Adaptation des aménagements paysagers Entretien des espaces verts	Négligeable	/
<b>Milieu humain</b>						
<b>Population</b>	Chantier	Essentiellement liées aux éventuelles perturbations de la circulation et aux commodités de voisinage (poussières, bruit)	Négligeable	Se reporter aux mesures de la charte de chantier à faibles nuisances, ainsi que celle de gestion de la circulation en cas de perturbations.	Négligeable	/
	Exploitation	Le projet n'est pas de nature à avoir un impact en lui-même sur la population et les habitations existantes à proximité de la zone d'étude.	Négligeable	Sans objet	Négligeable	/
<b>Activités économiques et portuaires</b>	Chantier	Perturbation locale des activités économiques voisines et portuaires Possibilité d'emplois des entreprises locales	Négatif faible	Phasage et signalisation adapté à une cohabitation entre le chantier et la gare maritime	Négligeable	/
			Positif modéré	Sans objet	Positif modéré	/
	Exploitation	Augmentation de la capacité d'accueil des navires (développement du trafic de passager et de fret) Augmentation de la qualité de traitement des passagers et du fret standard Traitement simultané de 3 navires	Positif fort	Sans objet	Positif fort	/
<b>Occupation du sol</b>	Chantier	Les emprises du projet sont totalement maîtrisées.	Négligeable	Sans objet	Négligeable	/
	Exploitation	L'assiette des emprises du projet est totalement maîtrisée par la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée. La nouvelle installation portuaire sera exploitée par Port Sud de France.	Négligeable	Sans objet	Négligeable	/



Thématique	Phase Concernée	Nature de l'impact	Importance de l'impact	Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel	Mesure de compensation
<b>Milieu humain</b>						
<b>Voiries – transports</b>	Chantier	Circulation des camions de chantier sur les voiries routières : détérioration des conditions de circulation et problématique de sécurité des usagers. Éventuelles coupures, restriction ou déviations de circulation routière	Négatif faible	Mise en place d'un schéma de circulation adapté aux travaux et à leur phasage Mise en place de mesures de restriction avec une signalisation adaptée pour assurer la sécurité des usagers, Maintien en bon état de ces dispositifs pendant la durée des travaux, Nettoyage régulier des chaussées souillées notamment en phase terrassements.	Négligeable	/
	Exploitation	Les trafics attendus en exploitation sont relativement élevés, liés également aux mouvements pendulaires avec une augmentation d'environ 40% sur l'avenue Martelli, dont une partie proviendrait du fonctionnement du nouveau terminal passagers lors des périodes de pointes d'embarquement et de débarquement. Ces variations de trafic vont en faveur de la création de la nouvelle entrée Nord permettant ainsi une séparation des flux en direction du terminal passagers, et ceux en direction du centre-ville de Sète.	Négatif modéré	Seul l'aménagement interne à la nouvelle gare maritime est pris en compte en matière de gestion des flux d'embarquement / débarquement. Le raccordement sur la voirie urbaine sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage communale. Il permettra de dérouter le trafic à destination du port avant qu'il n'entre dans le centre-ville.	Négatif faible	/
<b>Réseaux</b>	Chantier	Coupure accidentelle des réseaux lors des travaux.	Négatif faible	Avant travaux : étude réalisée pour la localisation des réseaux existants. Si nécessaire, un dévoiement ou une protection des réseaux sera réalisé avant les travaux de terrassement	Négligeable	/
<b>Déchets de chantier</b>	Chantier	La réalisation du chantier produira un certain nombre de déchets (inertes, non inertes, dangereux) issus notamment des travaux de démolition des bâtiments. La charte de chantier à faible impact environnemental sera respectée.	Négatif modéré	Un Plan de gestion des déchets de chantier sera mis en place (tri, stockage et confinement, évacuation vers des filières d'élimination adéquates des déchets non valorisables, sensibilisation des différents intervenants). Les travaux impliquent la démolition de bâtiments. Les déchets de démolitions seront gérés de manière à optimiser la valorisation et le recyclage des matériaux. Un diagnostic portant sur la gestion des déchets suite à la démolition a été réalisé notamment à cette fin. En complément, un diagnostic amiante a été réalisé et a conduit à observer la présence de produits amiantés. Une démarche de l'entreprise titulaire du Marché de démolition sera conduite avec pour objectif : <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'intervention en sécurité du personnel de démolition,</li> <li>- La suppression du risque de contamination de l'environnement, des personnels et des riverains,</li> </ul> L'ensemble de ces déchets sera organisé via des filières d'élimination recensées à proximité du site.	Négatif faible	/
<b>Gestion des déchets d'activité</b>	Exploitation	La gare maritime produira différents types de déchets : ordures ménagères et assimilés, sous-produits animaux, produits alimentaires végétaux, déchets de bureau et de restaurant. La production future est estimée à 70 t/an.	Négatif modéré	Mise en place d'un système de tri sélectif à la source	Négatif faible	/

Thématique	Phase Concernée	Nature de l'impact	Importance de l'impact	Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel	Mesure de compensation
<b>Commodités de voisinage / Cadre de vie</b>						
Pollution des sols	Chantier	Pour mémoire, des sols contaminés aux métaux lourds et aux hydrocarbures ont été relevés sur le site ou en limite du site de projet. Les poches localisées de pollution aux hydrocarbures impactées par les travaux seront traitées.	Négatif modéré	Etablissement d'une étude de tri analytique et d'un plan de gestion permettant la maîtrise des sources de pollution ainsi que des impacts et définissant des différentes mesures de gestion adaptées au projet (réemploi, mesures de confinement ou d'atténuation, filières d'élimination...) Vérification de la compatibilité des matériaux excavés et non réemployés avec les filières d'élimination retenues	Négligeable	/
	Exploitation	Au regard du projet d'aménagement envisagé décrit comme un grand parking aérien, et aux types de contamination mises en évidence, peu ou pas volatile, le transfert de la source du sol vers la cible usagers du site n'apparaît pas significatif. Les risques sanitaires font l'objet des études réalisées par ERG concluant à la compatibilité du site avec son futur aménagement et son usage prévu pour l'exposition aux inhalations de substances volatiles.	Négatif faible	Les mesures relatives à la prise en compte de la pollution des sols sont celles présentées ci-après au chapitre « Hydrologie – eaux superficielles ». La création d'une dalle béton étanche sous le bâtiment et les revêtements des zones de stationnement vont également en faveur de la préservation des sols.	Négligeable	/
<b>Commodités de voisinage / Cadre de vie</b>						
Vibrations, odeurs et émissions lumineuses	Chantier	Les émissions lumineuses dues au chantier se confondront avec celles déjà existantes Utilisation d'engins de chantier émetteurs de vibrations. Odeurs de goudron, gaz d'échappements, mise en mouvement de déchets...	Négligeable	Contrôle des vibrations émises à proximité des équipements sensibles (voie ferrée, bâtiments) pendant la phase chantier et adaptation des moyens matériels.	Négligeable	/
	Exploitation	Eclairage du terminal nécessaire	Négatif faible	Eclairages LED à puissance adaptée sur les parkings avec 2 niveaux d'éclairage (sécurité et en fonctionnement). Coupeure de l'éclairage des parkings en dehors des périodes d'activité de la gare maritime. Eclairage de sécurité en périphérie sur voie de service. Installation de détecteurs de présence.	Négligeable	/
Qualité de l'air	Chantier	Émissions de poussières essentiellement lors des phases de terrassements, donc : pollution de l'air, risque négligeable pour la santé humaine.	Négatif faible	Aspersion du sol et des pistes en période sèche Bâchage des camions transportant des déblais et remblais Sensibilisation des chauffeurs Contrôle du bon état des engins	Négligeable	/
	Exploitation	L'ensemble des concentrations pour tous les polluants restent inférieures aux seuils réglementaires. Le projet n'engendre pas de dégradation importante de la qualité de l'air. Le dioxyde d'azote et les PM2,5 diminuent ; les PM10, le benzène et le dioxyde de soufre augmentent. L'impact reste local et temporaire, aux moments des phases actives d'embarquement et de débarquement.	Négatif faible	Actions à destination des usagers (usage de la signalétique dynamique) : sensibilisation, arrêt des moteurs, limitation de vitesse sur site.	Négligeable	/



Thématique	Phase Concernée	Nature de l'impact	Importance de l'impact	Mesures d'évitement, réduction ou d'accompagnement	Impact résiduel	Mesure de compensation
<b>Commodités de voisinage / Cadre de vie</b>						
<b>Ambiance sonore</b>	Chantier	Bruits des engins et opérations de chantiers.	Négatif modéré	Engins et matériel conforme aux normes Optimisation des déplacements, et limitation de la vitesse de circulation. Limitation de l'usage des avertisseurs sonores. Limitation des travaux de nuit au strict nécessaire. Information des riverains sur les nuisances sonores	Négligeable	/
	Exploitation	L'impact théorique du projet d'aménagement n'entraîne pas une contribution sonore des voies projetées supérieure au seuil réglementaire de 60 dB(A) durant la période diurne et 55 dB(A) durant la période nocturne.	Négligeable	Aucune protection acoustique prévue	Négligeable	/
<b>Santé humaine</b>						
<b>Effets liés à la qualité de l'air</b>	Exploitation	La population à proximité ou sur le site n'est pas susceptible d'être impactée. Tous les indicateurs calculés pour le scénario 2023 avec projet sont inférieurs aux valeurs seuils d'acceptabilité du risque sanitaire.	Négligeable	Se reporter aux mesures liées à la problématique Qualité de l'air en phase exploitation ci avant.	Négligeable	/
<b>Effets liés au bruit</b>	Exploitation	Les calculs réalisés ont permis de confirmer que la contribution sonore du projet à l'horizon 2023 sera inférieure aux seuils réglementaires.	Négligeable	Absence de mesures	Négligeable	/
<b>Patrimoine et paysage</b>						
<b>Patrimoine</b>	Chantier	Les travaux restent dans l'emprise du port de Sète-Frontignan, donc sur des terrains aménagés et remaniés. L'état de connaissance actuel du patrimoine archéologique et la nature de l'occupation des sols dans le secteur laissent penser que le risque de rencontre de vestiges archéologiques est minime	Négatif faible	Absence de prescriptions archéologiques Arrêt du chantier en cas de découverte de vestiges	Négligeable	/
	Exploitation	Le projet n'est inclus dans aucune zone de protection entourant des monuments historiques. Le projet n'a aucun impact sur l'archéologie en phase exploitation.	Négligeable	/	Négligeable	/
<b>Paysage</b>	Chantier	La zone du projet est complètement intégrée à la zone portuaire de Sète. Le cadre y est déjà fortement anthropisé	Négatif faible	Organisation des aires de stationnement Nettoyage régulier du chantier et de ses abords Enlèvement des matériaux et matériel inutiles au fur et à mesure Lavage des engins et camions avant leur sortie du chantier Mise en place d'une clôture de chantier Mise en place de bennes à déchets	Négligeable	/
	Exploitation	Perspectives fortes depuis les vues extérieures en hauteur. Création d'une verticalité sur une superficie plane.	Positif fort	Aménagements paysagers en séquences entre la ville et le port.	Positif fort	/

## 6/ ANALYSE DES EFFETS CUMULÉS DU PROJET AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

### 6/1 DÉFINITION DES PROJETS ET METHODOLOGIE

#### 6/1/1 Choix du périmètre de recherche des projets à prendre en compte

L'analyse des effets cumulés du projet de la nouvelle gare maritime s'établit à plusieurs échelles (communales, intercommunales, ainsi que les communes partageant certains enjeux majeurs qu'il est pertinent de prendre en compte) :

- L'ancien périmètre de la Communauté d'Agglomération du Bassin de Thau, soit sur les communes de Sète, Marseillan, Balaruc-les-Bains, Balaruc-le-Vieux, Frontignan, Gigan, Vic-la-Garidole et Mireval,
- les trois autres communes autour de l'Etang de Thau, à savoir Mèze, Bouzigues et Loupian,

Seuls les projets dans ce périmètre seront retenus.

#### 6/1/2 Liste complète des projets et état d'avancement

La méthodologie appliquée pour retenir les projets objet de l'analyse des effets cumulés est la suivante :

- établir une liste complète des projets dans la zone d'influence élargie et ayant fait l'objet d'un avis, même tacite, d'une Autorité Environnementale (DREAL Occitanie, Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) ou Commissariat Général au Développement Durable (CGDD)) ou d'une enquête publique au titre de la Police des Eaux,
- exclure les projets abandonnés,
- préciser, au vu des impacts du projet de Nouvelle Gare Maritime « Terminal Passagers », les projets qu'il est pertinent de prendre en compte thématique par thématique.

Les projets connus retenus pour la réalisation d'une analyse des effets cumulés pour le projet de construction d'une nouvelle gare maritime « Terminal passagers » sont :

- Poste de déchargement et d'une nouvelle canalisation de transport d'hydrocarbures pour le dépôt GDH de Frontignan
- Aménagement du lotissement « les eaux blanches »
- Renforcement de la capacité de traitement de la station d'épuration des Eaux Blanches de Sète
- Construction unité de production de granulés de bois et de cogénération biomasse
- Transfert d'une installation de transit de bovins
- Réhabilitation du pont Sadi Carnot (avis tacite)
- ZAC Entrée Est secteur Sud et secteur Nord
- Protection et mise en valeur du lido de Frontignan
- Prolongation du boulevard Jean-Mathieu Grangent
- Dragage d'entretien du canal du Rhône
- Dragage d'entretien du Port de Sète et immersion des sédiments extraits

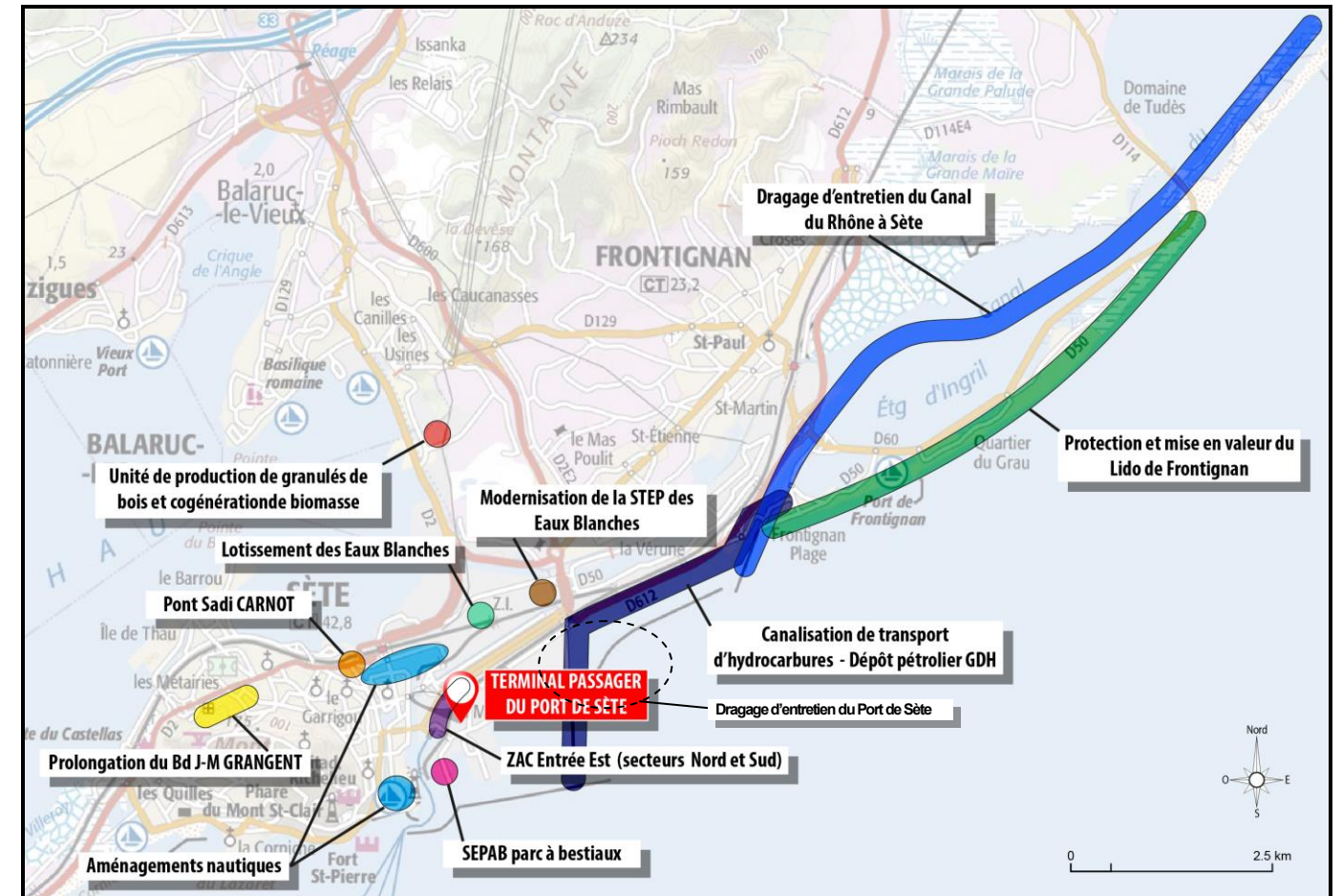


Figure 12 Carte des projets sélectionnés pour l'analyse des effets cumulés

### 6/2 ANALYSE DES EFFETS CUMULÉS

Le tableau ci-après caractérise les effets résiduels des projets cités ci-dessus, ainsi que ceux du projet de nouveau terminal passagers, après mise en œuvre des mesures d'évitement, réduction et le cas échéant de compensation, prévues.

Il est suivi par des commentaires sur les effets les plus importants, et/ou sur les synergies entre les projets.

La méthodologie d'analyse repose sur la lecture des études d'impacts, le cas échéant sur les résumés non techniques, lorsque les dossiers sont disponibles, ou sur celles des avis de l'autorité environnementale ou des arrêtés de police de l'eau.

Très favorable	++
Favorable	+
Neutre – Nul - Négligeable	0
Peu favorable	-
Défavorable	--

Projets / Impacts	Terminal Passagers	Nouvelle canalisation de transport d'hydrocarbures	lotissement « les eaux blanches »	Renforcement capacité STEP Eaux Blanches	Unité de production de granulés	Installation transit de bovins	Pont Sadi Carnot	ZAC Entrée Est secteur Sud et secteur Nord	Lido Frontignan	Prolongation Bd Grangent	Dragage Canal du Rhône à Sète	Dragage Port de Sète	Bilan : effets cumulés
<b>Milieu Physique</b>													
Climat	0	0	0	0	0	-	0	0	0	-	0	0	0
Qualité de l'air	0	-	0	-	-	-	0	0	0	-	0	0	-
Topographie	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	0	0	0
Géologie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Eaux souterraines	0	-	0	-	0	-	0	0	0	0	0	0	0
Eaux superficielles	+	-	0	-	0	+	0	0	0	+	0	0	+
Risques	0	-	0	0	0	0	0	0	+	+	0	0	+
<b>Milieu Naturel</b>													
Habitat naturel	0	-	0	0	0	0	0	0	0	--	-	-	-
Flore	0	-	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
Faune	0	-	-	0	0	0	0	-	0	-	-	-	-
Corridor écologique	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0
<b>Milieu Humain</b>													
Population	+	-	++	+	0	0	0	++	0	-	0	0	+
Activités	++	+	++	+	+	+	+	++	0	0	0	0	++
Occupation du sol	0	0	+	0	0	0	0	+	0	-	0	0	0
Voirie - transports	-	+	+	0	0	0	-	+	0	+	0	0	-
Trafic Maritime	++	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	++
Réseaux	0	+	+	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0
<b>Commodités de voisinage et santé humaine</b>													
Ambiance sonore	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0
Santé humaine	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Patrimoine et paysage</b>													
Patrimoine	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Paysage	++	0	+	0	+	0	+	+	+	-	0	0	+
<b>Déchets</b>													
Production de déchets	-	-	-	-	-	-	0	-	0	0	0	0	-



## 7/ PRÉSENTATION DES MÉTHODES UTILISÉES

### 7/1 ETUDES AYANT SERVI DE RÉFÉRENCE À LA PRÉSENTE ÉTUDE D'IMPACT

La description du projet s'appuie sur les études au stade Avant-Projet Sommaire, ainsi que sur l'Avant-Projet Détaillé réalisés par le bureau d'étude EDEIS, pour le compte de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée.

L'étude d'impact s'appuie également sur des études spécifiques commanditées par la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée afin d'être insérées dans l'étude d'impact. Les études qui sont servies de références à la présente étude d'impact sont précisées dans le tableau suivant.

Etude	Auteur	Date
Etat initial air – santé	Technisim	Septembre 2016 / mise à jour en octobre 2018
Modélisation Air – santé		Septembre 2016 / mise à jour en octobre 2018
Etat initial acoustique	SCE Environnement	Octobre 2015
Modélisation acoustique	TPFi Acoustique	Novembre 2016 / révisée en octobre 2018
Etudes hydrauliques	TPFi	Novembre 2015 / mise à jour en octobre 2018
Etat initial écologique	SCE Environnement	Novembre 2014
Volet naturel de l'étude d'impact	EcoMed	Octobre 2015
Etudes paysagères	Agence TER	Janvier 2016
Volet trafics et déplacements	Dynalogic	Juillet / Décembre 2015

L'étude d'impact s'est également appuyée sur l'étude de circulation de la ZAC Est réalisée par Thau Agglo en décembre 2015, ainsi que sur le diagnostic de pollution des sols réalisé par ERG en 2013 et 2017.

### 7/2 ETABLISSEMENT DE L'ÉTAT INITIAL

L'établissement d'un état initial le plus précis possible constitue la première étape dans la connaissance des milieux impactés par le projet.

L'analyse a porté sur le site directement concerné par l'opération et sur ses abords, voire sur un ensemble plus vaste.

La connaissance des milieux étudiés est le fait :

- de visites de terrain qui ont permis d'apprécier le contexte environnemental et socio-économique local,
- d'une investigation bibliographique sur les grands thèmes de l'aire d'étude,
- d'une approche cartographique,
- de la consultation des sites internet des divers services administratifs concernés :
  - la commune de Sète,
  - la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM),
  - la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC),
  - l'Agence Régionale de Santé (ARS),
  - la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL),
  - l'Institut National des Appellations d'Origine (INAO)...

### 7/3 DESCRIPTION DES DIFFICULTÉS ÉVENTUELLES RENCONTRÉES

Les principales difficultés rencontrées pour la réalisation de cette étude d'impact sont liées aux nombreux enjeux du secteur d'étude, tant sur le plan de l'hydrologie, du milieu humain et économique, ou encore du patrimoine naturel et du paysage.

De fait, des études spécifiques ont été lancées, permettant de préciser les enjeux, contraintes, de finaliser les études de faisabilité relatives au projet dans la poursuite des procédures.

Une des limites de la présente étude dans le cadre de l'analyse des effets cumulés a été l'impossibilité d'obtenir l'ensemble des études d'impact des projets à prendre en compte. L'analyse des effets cumulés a ainsi été bâtie essentiellement sur les avis de l'Autorité Environnementale et les arrêtés de Police de l'Eau relatif aux différents projets.

## 7/4 AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT

---

La présente étude d'impact a été produite et assemblée par le bureau d'étude TPFi Agence de Fréjus.



Pôle Excellence Jean Louis  
14 Via Nova  
83600 FREJUS

Tél. +33.4.94.19.32.00 - Fax +33.4.94.19.32.09



Equipe EDEIS ( ex SNC Lavalin)

- Christian VEYSSET, Chef de projet EDEIS (Contrôle et support externe).

Equipe TPFi :

- Emilie PERNON, Chargée d'études Environnement, TPFi (établissement du document, rédaction, centralisation, Natura 2000),
- Sandrine BARRALIS, Directrice Département procédures règlementaires et foncières (direction de projet, contrôle interne)
- Géraldine GRAILLE, Chef de projet Environnement et Urbanisme, TPFi (contrôle interne),
- Benjamin BONDIL, Chargé d'étude environnement, TPFi (contrôle interne),
- Frédéric LECAM, Directeur d'Agence, TPFi (volet eau) ,
- Dominique BARBERET, Architecte Paysagiste, EPM (paysage),
- Bernard MICHEL, chargé de projet déplacements, Ascode (volet trafic et déplacements),
- Michel D'ONORIO, chef de projet ingénieur acousticien (modélisation acoustique),
- Jordan MARTINEAU, technicien acoustique (modélisation acoustique).

Equipe EcoMed (VNEI) :

- Soline COUCOUREUX, Chef de Projet Ecologie, Eco-Med (Volet naturel de l'étude d'impact).

Equipe Technisim (volet Air et Santé) :

- Ramesh GOPAUL, Directeur d'agence, ingénieur qualité de l'air (pilotage),
- Isabelle EGERMANN, ingénieur qualité de l'air (état initial volet Air et Santé, modélisation),
- Baptiste AUMONT, chargé d'étude qualité de l'air (mesures, indicateurs, SIG).