

**Raffinerie du midi**  
Etude de programmation urbaine et  
paysagère

Atelier #2b \_ Présentation des scénarios et des premiers  
retours de la concertation aux riverains de l'avenue de la  
gare et de la rue des Mouettes – 24.04.2025

**Nombre de participants : 12**

**Représentants de la ville : M. Gau, M. Lonigro et Mme Bastide**

**Représentant du programmiste : M. Ramora, Studio Cap**

## **ECHANGES**

**Pour limiter l'impact du scénario 1 sur les zones humides, il est proposé par l'un des participants que le parking le plus au sud soit remonté vers le nord et placé de l'autre côté de la voie nouvelle.**

Le programmiste prend note de cette proposition et indique qu'elle peut être envisagée.

**Les participants ont posé des questions sur le fonctionnement du chaussidou.**

Le programmiste a répondu que le chaussidou était un axe à double sens. Le gabarit de la voie actuelle serait conservé mais des bandes de cyclables seraient mises en place de chaque côté de la voie donnant l'impression d'une unique voie centrale. Lorsque deux véhicules se croisent et en l'absence de vélo, ils se déportent sur les bandes cyclables pour se croiser.

**Une participante a indiqué que le fossé face à sa maison n'était pas assez curé empêchant l'évacuation des eaux pluviales vers le terrain de la raffinerie et provoquant un débordement sur l'avenue de la gare.**

La ville a indiqué qu'elle prenait note de cette information et qu'elle ferait remonter l'information aux services de l'agglomération, compétente en matière de gestion des eaux pluviales.

**Un participant a demandé si le mur sera supprimé.**

Le programmiste a indiqué que, dans le cas du scénario 1, le mur pourrait être conservé en place dans la mesure où le profil de la voie ne serait pas élargi. Toutefois, pour des raisons de transparence hydraulique, il pourrait être recommandé de créer des brèches dans celui-ci.

**Un participant a indiqué que le problème des vélos pourrait toujours persister avec la mise en place du système du chaussidou sur l'avenue de la gare.**

Le programmiste et la ville ont répondu que, premièrement, dans le cas du scénario 1, le trafic des vélos devrait être fortement dévié sur la voie nouvelle compte tenu de son aménagement cyclable généreux. De plus, les aménagements cyclables du chaussidou inciteront les cycles à circuler sur les bandes cyclables plutôt que le trottoir existant. Toutefois, cela n'empêchera pas un cycliste de circuler sur le trottoir malgré tout.

**Un participant a demandé si une bande végétale serait aménagée entre l'avenue de la gare et les espaces de stationnement.**

Le programmiste a indiqué qu'il y aurait bien des espaces verts entre les stationnements et l'avenue de la gare et que ceux-ci contribueraient notamment à la gestion des eaux pluviales.

**Une participante a demandé, dans le cas du scénario 2, quelle serait la hauteur du parking silo et quelle serait sa distance avec les habitations.**

Le programmiste a indiqué que le parking silo proposé était une construction en R + 1. En comptant le garde-corps du niveau dernier étage, le parking silo ne devrait pas dépasser 8 m. La distance par rapport à l'habitation la plus proche est estimée entre 90 et 100m.

**Une participante a indiqué que cette distance lui paraissait faible.**

Le programmiste indique que cette distance permet une mise à distance suffisante pour éviter une vue directe depuis le parking depuis les habitations. Des espaces paysagés et arborés pourront venir prendre place entre le parking silo et la voie nouvelle pour limiter la vue sur le parking silo depuis l'entrée de ville et les habitations.

**Un participant a demandé si le parking silo devait être équipé de panneaux photovoltaïques.**

Le programmiste a répondu que la législation n'obligeait pas les parkings silo à disposer d'équipement photovoltaïque contrairement aux parkings de surface.

**Un participant a demandé comment la voie nouvelle serait raccordée à l'avenue de la Gare existante. Il a demandé s'il s'agissait d'un giratoire. Le trafic de l'entrée de ville étant relativement important, il s'inquiétait du fonctionnement du carrefour avec la voie nouvelle.**

Le programmiste a répondu qu'à ce stade de l'étude, la définition précise du carrefour n'est pas encore définie, il pourrait autant s'agir d'un carrefour que d'un rond-point. Quelle que soit la solution retenue, des études plus poussées permettront de vérifier la fluidité du trafic au niveau des carrefours.

**Une participante a demandé à combien de mètres la voie nouvelle serait implantée par rapport aux limites de propriété au niveau du carrefour entre la voie nouvelle et la venue de la gare, dans le cas du scénario 2.**

Le programmiste a répondu que la voie serait globalement située à 9 m des habitations sur le tronçon réaménagé et qu'au niveau du carrefour cette distance serait plus importante puisque la voie nouvelle prend une courbure. Il a estimé cette distance à environ 15 m.

**Une participante a demandé si les noues seraient végétalisées.**

Le programmiste a indiqué que ce serait le cas. Toutefois, le sol de la raffinerie étant pollué et salin, la végétation devra être adaptée. Il s'agira probablement de végétaux bas compatibles avec un milieu humide comme des graminées par exemple.

**Un participant fait remarquer que la voie nouvelle passait à proximité de la zone en cours de dépollution et s'est interrogé sur sa faisabilité.**

Le programmiste a indiqué que cette servitude avait bien été prise en compte dans le tracé de la voie. C'est la raison pour laquelle l'accroche de la voie nouvelle côté rond-point de la manne est en courbe.

**Un participant a demandé si les scénarios avaient été chiffrés et s'il était possible de préciser lequel des deux scénarios était le moins cher.**

Le programmiste a indiqué que les chiffrages n'avaient pas encore été réalisés. Toutefois, il a indiqué que le scénario 2 serait probablement moins coûteux en infrastructure compte tenu du fait qu'il y a moins de création nouvelle et moins d'impact sur le site que le scénario 1. De plus, le coût de la dépollution devrait être plus élevé sur le scénario 1 au regard des surfaces impactées. En revanche, le parking silo est un ouvrage coûteux. Il est donc difficile à ce stade de répondre à la question du coût des scénarios. Les chiffrages sont actuellement en cours.

**Une participante a demandé qui seraient les financeurs de cette opération.**

La ville a répondu qu'à ce jour les études de programmation sont financées par la ville et que l'acquisition du site était pour l'instant discuté entre la Raffinerie du Midi et la ville. Concernant le parking-relais, celui-ci étant prévu dans le plan de déplacement urbain et l'agglomération ayant la compétence mobilité, en principe, l'agglomération devrait être le maître d'ouvrage de ce parking relais et le financer. Toutefois, la ville ne peut être certaine que l'agglomération financera bien cet ouvrage. En ce qui concerne les ouvrages d'infrastructure (ex: voie nouvelle), ils seraient pris en charge par la ville.

**Un participant à demander si, compte tenu des contraintes, il n'était pas souhaitable d'abandonner le projet ou de transformer le site en ferme photovoltaïque.**

La ville a indiqué qu'elle notait cette proposition et qu'elle pouvait être étudiée. En revanche, cela ne permettra pas de régler les problèmes de l'avenue de la gare.

**Une participante a demandé si le site pourrait être dépollué par phytoremédiation.**

Le programmiste a répondu que le sol du site de la raffinerie était complexe car il est à la fois pollué, salé et que la nappe phréatique est proche. Il existe bien des mélanges de plantes dépolluantes. Toutefois, il n'est pas certain que celles-ci soient adaptées aux autres contraintes du site de la Raffinerie du Midi. Tout comme la végétation du projet un travail sur la palette végétale sera nécessaire si l'on souhaite réaliser de la phytoremédiation.

La ville a précisé que la phytoremédiation était un procédé technique long qui nécessite de bloquer une emprise de terrain pendant de longue durée (ex : 50 ans). Toute la durée de la phytoremédiation, cette emprise ne pourra pas être ouverte au public en raison des pollutions présentes. Il est précisé que les végétaux utilisés pour faire de la phytoremédiation, ne sont pas ornementaux et doivent être coupés régulièrement. Les déchets verts pollués sont ensuite envoyés dans des décharges spécialisées compte tenu de leur teneur en polluants. La phytoremédiation pourrait notamment être utilisée sur les 3 hectares de terrain prévu pour la compensation à l'urbanisation du PLU.

**Des participants ont indiqué que des amandiers poussaient sur le site et qu'ils avaient des arbres fruitiers dans leur jardin.**

Le programmiste a précisé que la palette végétale devrait être adaptée et que le terrain de la Raffinerie du Midi n'avait pas la même nature de sol que les terrains des maisons dans l'avenue de la gare. Celles-ci disposent d'un sol naturel alors que le terrain de la raffinerie est un remblai pollué sur l'étang. De plus, la ville a indiqué que la plantation d'arbres fruitiers sur des sites pollués et interdites pour éviter la consommation de fruits contaminés.

**Un participant s'est interrogé sur le planning de réalisation de cette opération.**

La ville a répondu que le délai de réalisation des travaux pourrait être relativement réduit, à quelques années (5-6 ans). En revanche, il faudra obtenir un certain nombre d'autorisations pour le réaliser. Compte tenu de sa complexité, ce délai est difficile à appréhender. Il a été également précisé que cette opération n'était pas encore inscrite dans le plan pluriannuel d'investissement de la commune. Cette décision doit être prise par les élus.

**Un participant a demandé si, compte tenu des délais nécessaires pour réaliser le projet, un aménagement provisoire de l'avenue de la gare pourrait être envisagé à court terme.**

La ville a indiqué qu'elle notait cette proposition et qu'elle ferait remonter cette demande à M. le Maire lors du prochain comité de pilotage.

**Une participante a demandé s'il serait possible de faire intervenir la police municipale pour verbaliser les cyclistes qui circulent sur le platelage en bois.**

La ville a indiqué qu'elle notait cette demande et qu'elle la ferait remonter à M. le Maire lors du prochain comité de pilotage.

**Une participante a demandé pourquoi il était nécessaire de réaliser un parking relais sur le site de la Raffinerie du Midi.**

Le programmiste a répondu que le site de la Raffinerie du Midi était stratégique puisqu'il est situé en entrée de ville et relié à un nombre important de lignes de bus ainsi qu'au futur bus à haut niveau de service de l'agglomération. La ville a rappelé que le projet de parking-relais en entrée de ville était prévu depuis de nombreuses années dans le Plan de Déplacement Urbain prévu à l'échelle de l'agglomération.

De plus, la concertation sur le projet d'aménagement du cœur de station a mis en évidence, la nécessité de travailler sur la question du stationnement à l'échelle de la ville. L'un des objectifs du projet du cœur de station est de limiter la place de la voiture en ville et de réduire le flux de véhicules avec la suppression du parking de la place du mail. A l'époque de l'étude sur le cœur de station, le site de la raffinerie n'avait pas été étudié car nous n'avions aucune visibilité sur la fin de la dépollution de la Raffinerie du Midi. Un parking en ouvrage avait ainsi été proposé sur une partie du parking des thermes. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas. Le positionnement d'un parking-relais dans ce secteur stratégique doit être étudié.

**Plusieurs participants ont indiqué qu'il ne pensait pas que les curistes utiliseraient un parking relais d'entrée de ville malgré la mise en place d'une navette.**

La ville a indiqué que, pour mettre en place un parking-relais, il était nécessaire de mettre en place en parallèle une politique de stationnement globale. Elle devra s'appuyer sur une réduction des places de stationnement en centre-ville et une tarification adaptée. Sans la mise en place de contraintes sur le stationnement, le fonctionnement d'un parking-relais en entrée de ville ne peut être assuré.

**Une participante demande si le parking-relais proposé à la Raffinerie du Midi ne pourrait pas être implanté à la Fiau car il générerait moins à cet endroit.**

La ville répond que la mise en place d'un parking-relais se base sur plusieurs critères et notamment son lien avec les transports en commun. Le site de la Fiau est mal desservi en transport en commun et ne sera pas relié au futur bus à haut niveau de service. Le cadencement actuel des bus ne permet pas d'envisager un véritable fonctionnement de parking relais sur le site de la Fiau.

**Un participant a demandé à la ville ce que signifie un seuil de dépollution industrielle.**

La ville a répondu qu'un seuil de dépollution était un seuil fixé par les services de l'État sur un niveau de dépollution exigé pour un usage précis. Dans le cas de la Raffinerie du Midi c'est un seuil industriel qui a été fixé. Cela signifie que le niveau de dépollution une fois atteint permet d'implanter de l'activité industrielle, avec des travailleurs pleinement conscients des risques liés aux pollutions pour un temps donné sur une période donnée. Néanmoins, ce seuil avait été fixé avant le plan de prévention du risque inondation. Compte tenu de ce dernier, l'implantation d'industries n'est plus envisageable. Si l'on envisage un autre usage avec d'autres publics, notamment ceux non sensibilisés aux risques, une dépollution complémentaire sera nécessaire.

**Un participant a demandé s'il serait possible d'aménager des chemins de promenade sur la raffinerie.**

La ville a répondu que pour réaliser des aménagements paysagers utilisables par le grand public une dépollution complémentaire sera nécessaire. Le grand public n'ayant pas de connaissance sur les risques liés à la pollution, c'est la raison pour laquelle une dépollution complémentaire sera nécessaire en cas d'ouverture du site au public. Le site étant couvert par le zonage du plan de prévention du risque inondation, cette dépollution consistera principalement à excaver les terres polluées pour le remplacer par des terres saines.

**Un participant a alerté la ville sur des problématiques de prise de feu sous le platelage.**

La ville a pris note de cette information.

**Une participante a demandé si des dispositifs améliorant la visibilité pourraient être installés au niveau des sorties riveraines notamment pour éviter les risques de collision avec les vélos qui circulent sur le trottoir. Un autre riverain a demandé si des dispositifs sélectifs pourraient être mis en place au niveau du trottoir pour empêcher les vélos d'y circuler.**

La ville a pris note de cette demande et étudiera la question. Il est évoqué d'autres solutions comme un marquage suggérant la circulation des cycles sur la chaussée (en l'absence de largeur suffisante pour réaliser de véritables pistes cyclables) et la mise en place une signalétique rappelant l'interdiction de circuler à vélo sur les trottoirs.

**Les participants ont alerté la ville sur la présence de rats sur l'avenue de la gare qui semblerait provenir de la parcelle de la Raffinerie du Midi.**

La ville a pris note de cette information.