BALARUC LES BAINS
source d'énergies

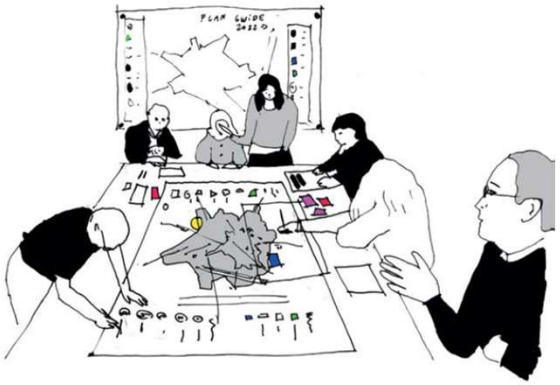
Raffinerie du midi
Etude de programmation urbaine et paysagère

Approfondissement des scenarii

Rapport de synthèse | Juin 2025

SEIRI Groupe DIEGO

RAPPEL DU DÉROULÉ DE LA MISSION ET DE L'ANIMATION



SEPTEMBRE 2024

Diagnostic croisé et enjeux d'aménagement du site de la raffinerie

DÉCEMBRE 2024

FÉVRIER 2025

Scenarii d'aménagement et de programmation

AVRIL 2025

Formalisation du plan guide programmatique

JUIN 2025

Stratégie opérationnelle et réglementaire, chiffrage

ANIMATION « RIVERAINS »

Balade urbaine commentée
Travail sur les attentes, craintes, besoin des riverains

Atelier sur les scenarios
Enrichissement des propositions / test utilisateur

Réunion publique de restitution des résultats de l'étude

ANIMATION « MOBILITÉ »

Lancement d'un questionnaire aux usagers

Réunion publique avec les riverains du projet

RAPPEL DES APPORTS DU 1ER ATELIER

Plusieurs propositions ont été formulées au cours de l'atelier :

- **L'amélioration et la sécurisation des déplacements** tous modes ;
- **Le réaménagement du site de Suttel** avec une meilleure gestion des usagers est plébiscité afin de proposer une cohabitation apaisée ;
- **L'aménagement d'un « parc » paysager** sur le site pollué de la Raffinerie du Midi ;
- Enfin, certains participants ont exprimé le **besoin de réaliser sur le site de la Raffinerie du Midi des aires de stationnement et une meilleure desserte en transport en commun** pour limiter l'engorgement des automobiles dans le centre-ville.

2 SCENARIOS FORMALISÉS, VUE EN PLAN DE MASSE

A l'issue de la phase diagnostic, 2 scénarios ont été développés. Les scénarios présentés ci-après ont été amendés avec les retours de la concertation publique.

Scenario 1

Scenario 2

A.

ENTRÉE DE VILLE

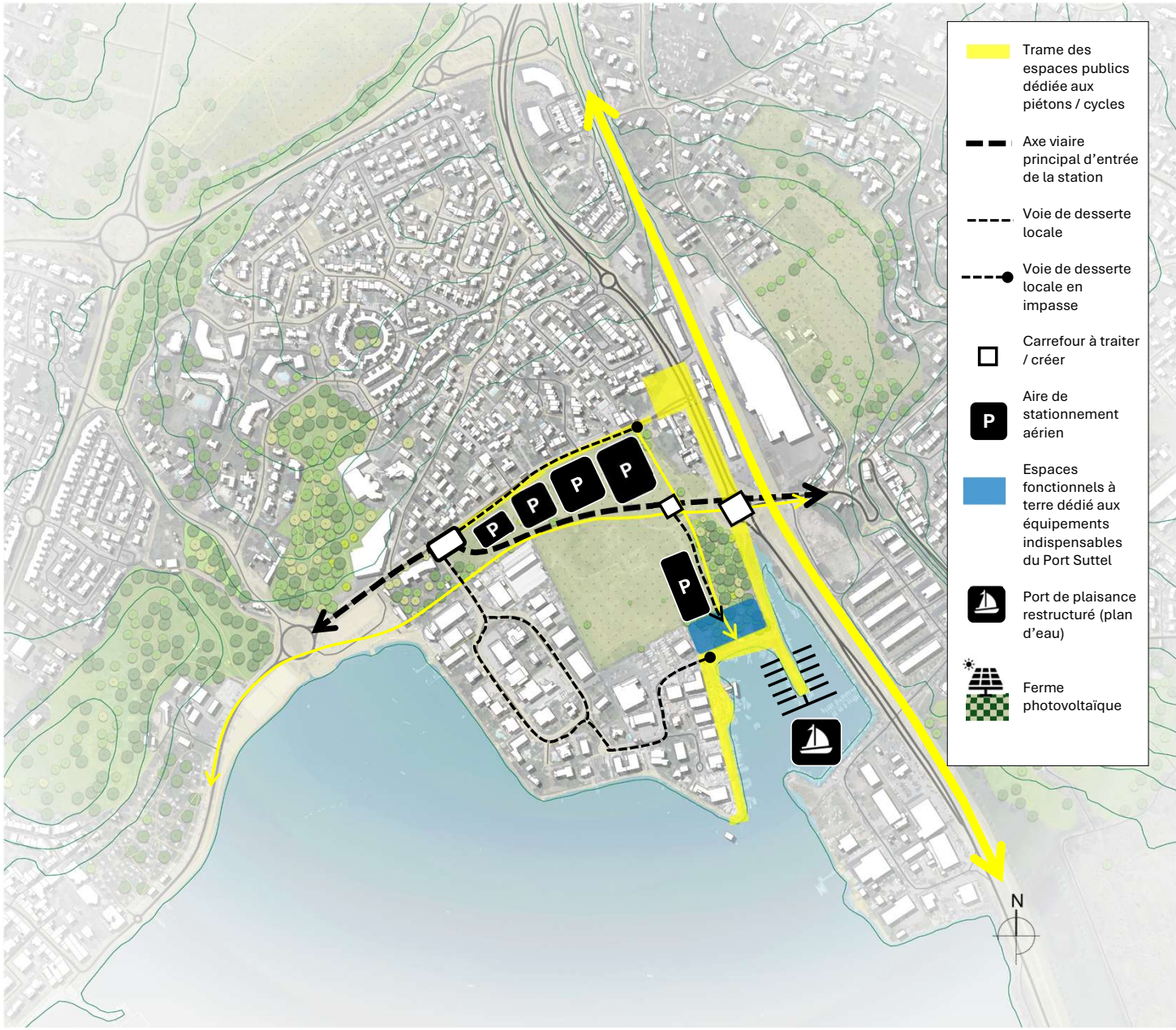
~SCENARIO 1

SCÉNARIO 1 – GRANDS PRINCIPES

- Création d'une voie nouvelle à travers le site
- Aménagement d'un parc de stationnement entre la voie nouvelle et l'avenue de la Gare
- Aménagement à minima de l'avenue de la Gare (mise en impasse et mise en place d'un chaussidou)
- Aménagement du site de « Port Suttel » avec un port à sec.

Evaluation du scenario

Réponse aux besoins	■■■■
Faisabilité technique	■□□□
Imperméabilisation des sols	■■■■
Coût des aménagements	■■□□
Impacts environnementaux	■■■■
Impacts paysagers	■■■■



Le scenario 1 – Vue d'ensemble

SCENARIO 1 / L'ENTRÉE DE LA STATION

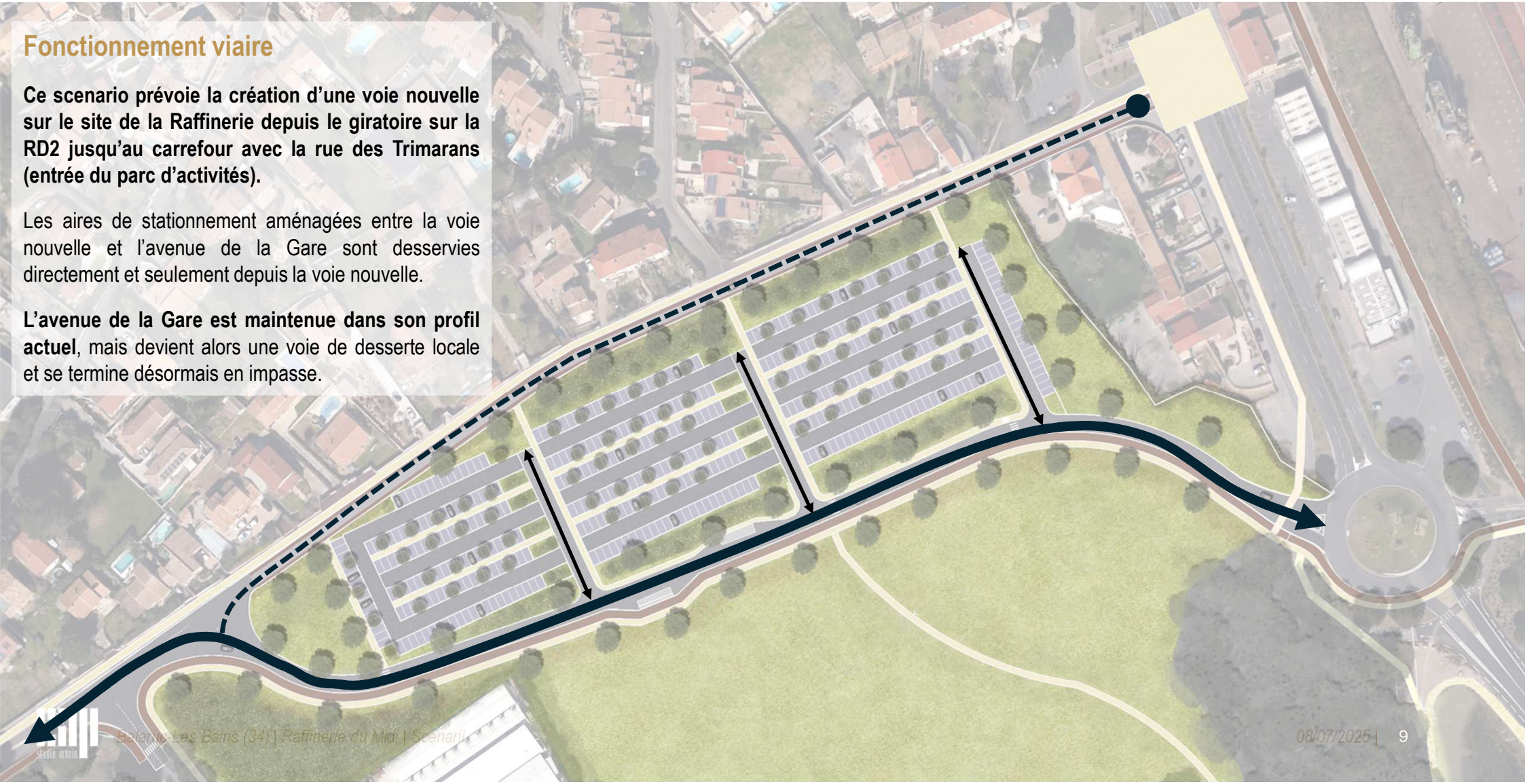
Scenario 1 / L'entrée de la station

Fonctionnement viaire

Ce scenario prévoie la création d'une voie nouvelle sur le site de la Raffinerie depuis le giratoire sur la RD2 jusqu'au carrefour avec la rue des Trimarans (entrée du parc d'activités).

Les aires de stationnement aménagées entre la voie nouvelle et l'avenue de la Gare sont desservies directement et seulement depuis la voie nouvelle.

L'avenue de la Gare est maintenue dans son profil actuel, mais devient alors une voie de desserte locale et se termine désormais en impasse.



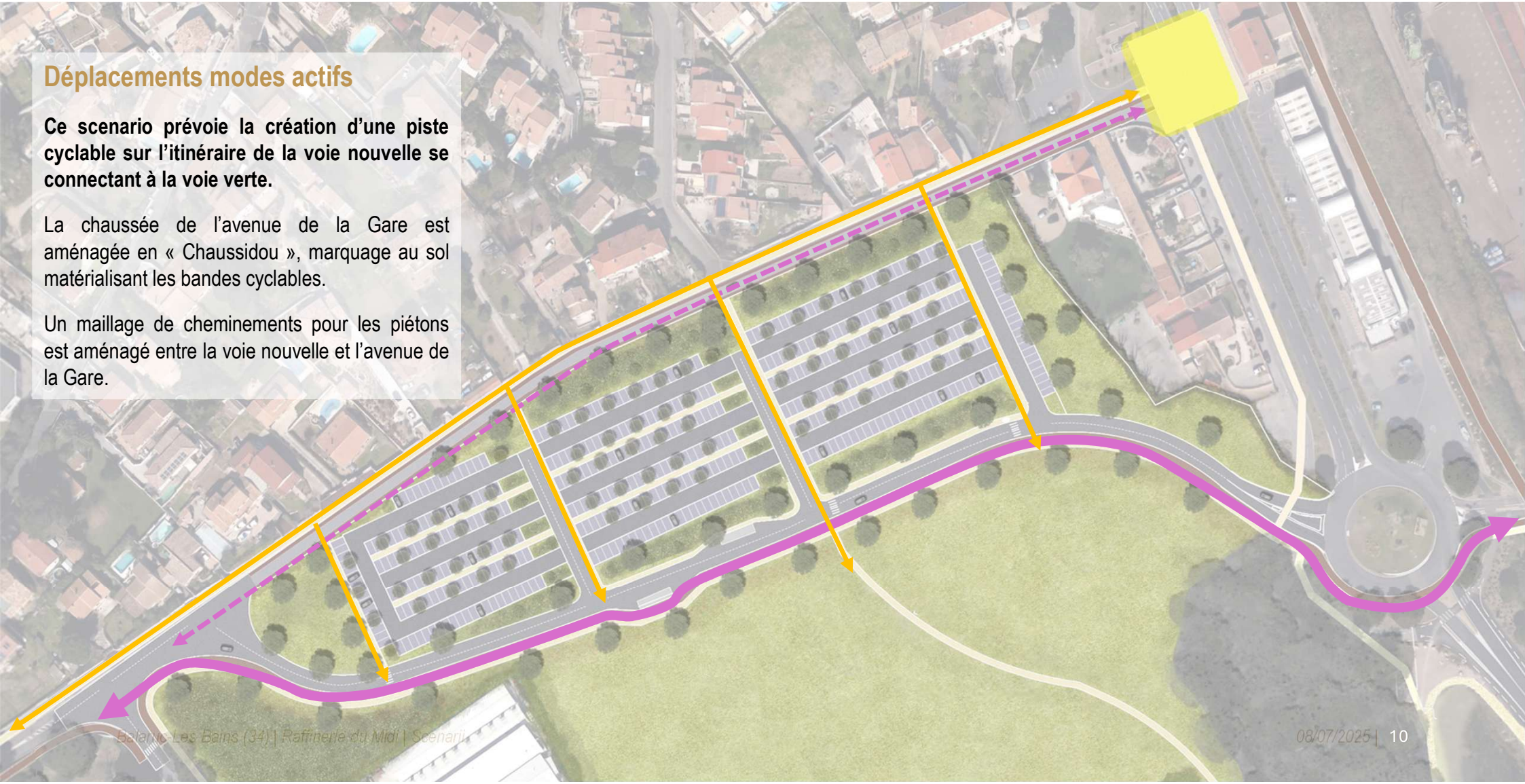
SCENARIO 1 / L'ENTRÉE DE LA STATION

Déplacements modes actifs

Ce scenario prévoie la création d'une piste cyclable sur l'itinéraire de la voie nouvelle se connectant à la voie verte.

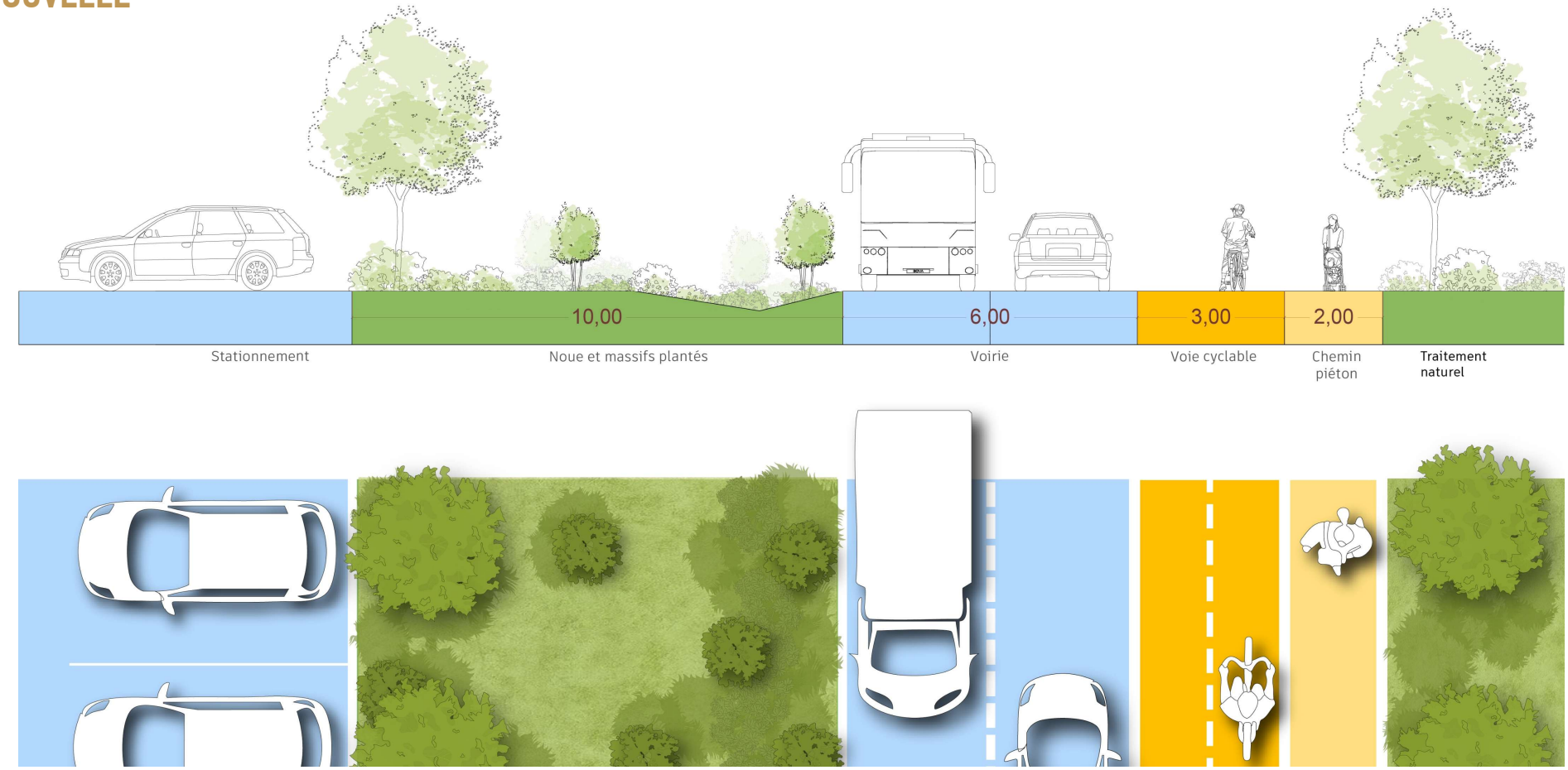
La chaussée de l'avenue de la Gare est aménagée en « Chaussidou », marquage au sol matérialisant les bandes cyclables.

Un maillage de cheminements pour les piétons est aménagé entre la voie nouvelle et l'avenue de la Gare.



Scenario 1 / L'entrée de la station

Coupe voie nouvelle



SCENARIO 1 / L'ENTRÉE DE LA STATION

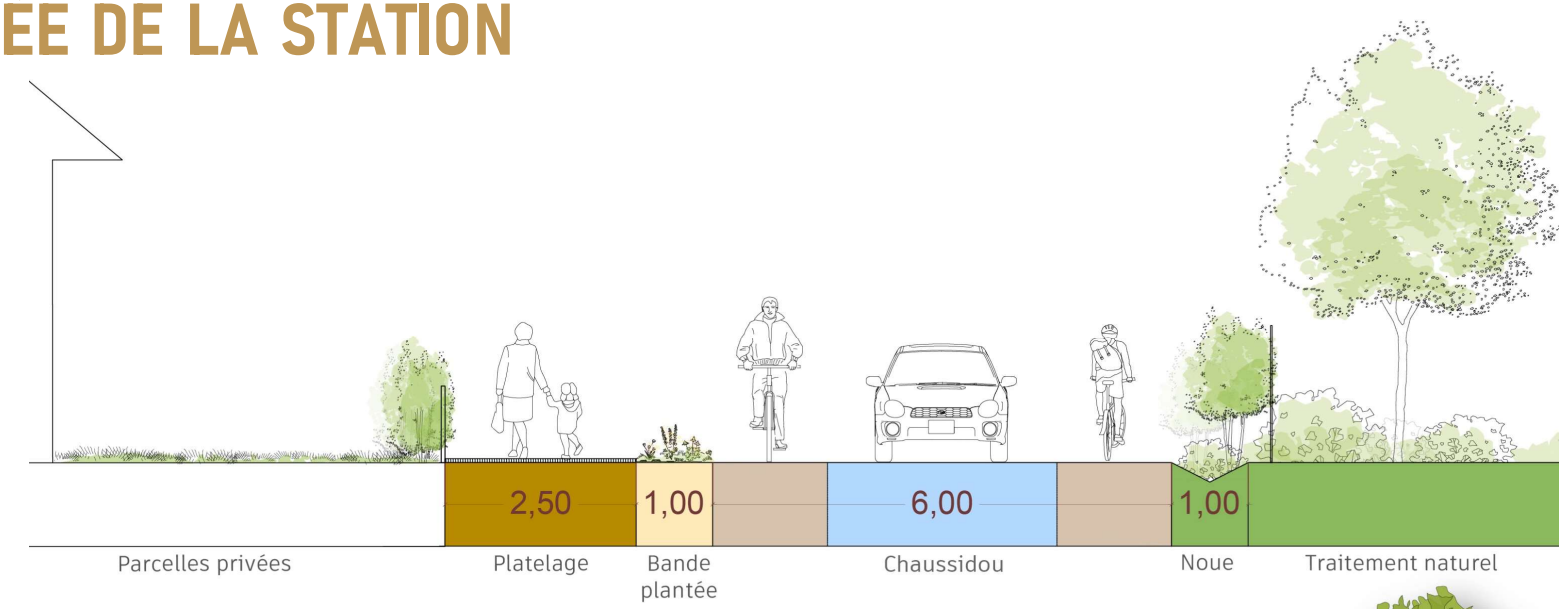
COUPE AVENUE DE LA GARE

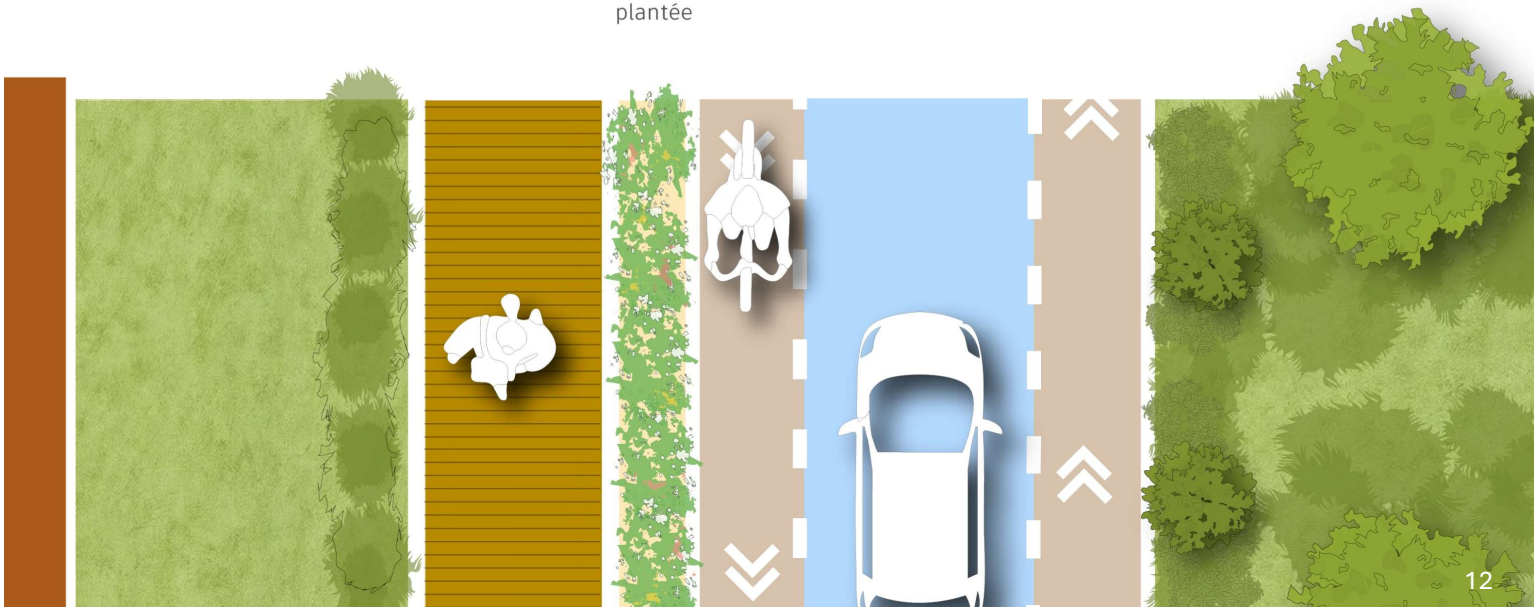
Mise en place d'un chaussidou

L'avenue de la Gare conservera sa largeur actuelle mais elle sera réaménagée pour permettre un meilleur partage de la route entre les différents usagers.

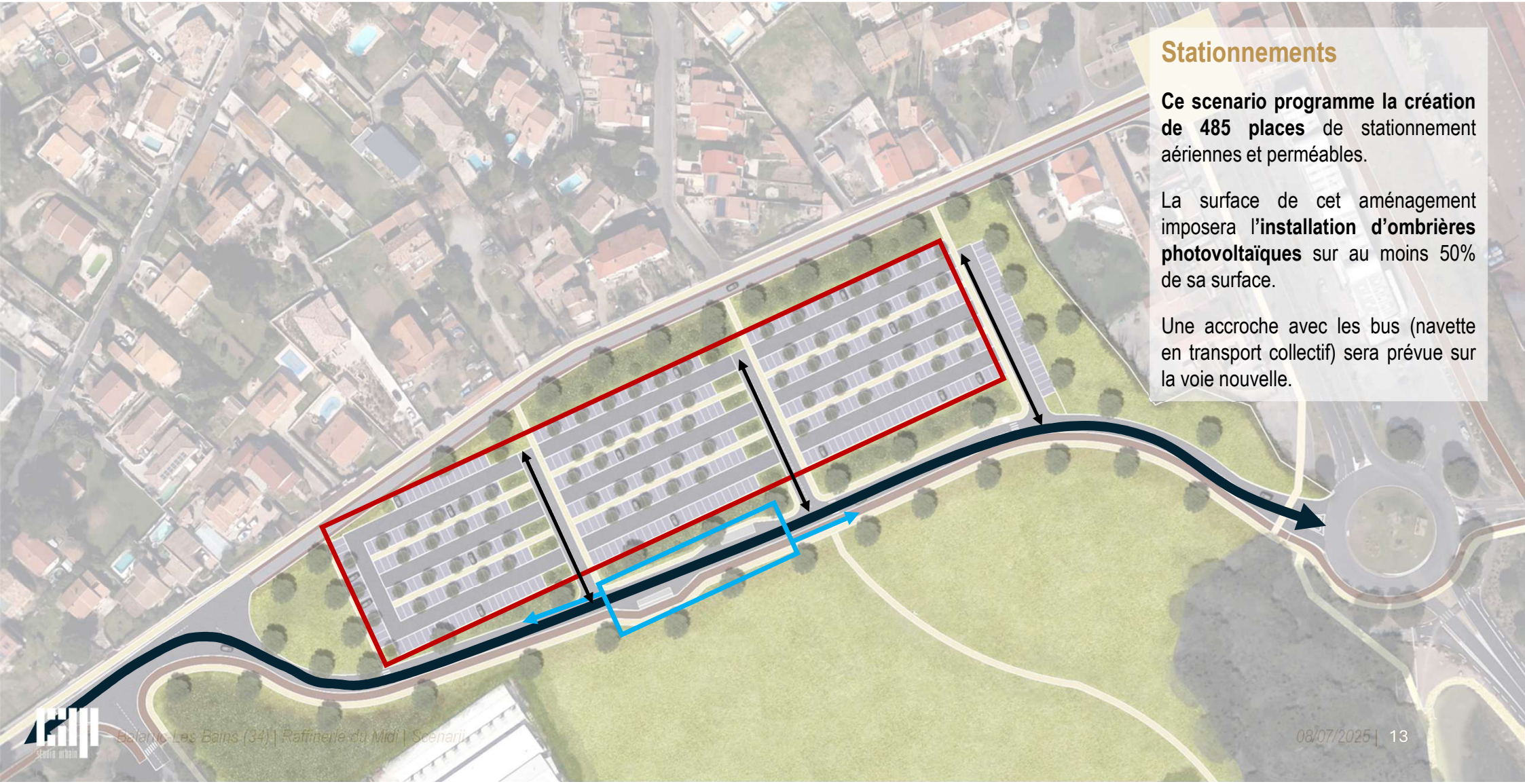
Un chaussidou est constitué d'une voie centrale et de 2 bandes cyclables matérialisées de part et d'autre de la chaussée. Les véhicules roulent au centre de la voie dans les 2 sens de circulation. Lorsque 2 véhicules se croisent, ils se déportent sur les pistes cycles les bandes cyclables.

Si un vélo est présent sur la bande cyclable au moment du croisement de 2 véhicules, le véhicule dans le même sens que le vélo se rabat derrière lui et attend que l'autre véhicule soit passé pour dépasser le vélo.





SCENARIO 1 / L'ENTRÉE DE LA STATION



Stationnements

Ce scenario programme la création de 485 places de stationnement aériennes et perméables.

La surface de cet aménagement imposera l'**installation d'ombrières photovoltaïques** sur au moins 50% de sa surface.

Une accroche avec les bus (navette en transport collectif) sera prévue sur la voie nouvelle.

Scenario 1 / L'entrée de la station

Vue depuis l'avenue de la Gare

14

SCENARIO 1 / L'ENTRÉE DE LA STATION

scénario 1			
	surfaces	%	SI
voie du parking	4434	100%	4434
piétonnier	2372	100%	2372
stationnements	6063	50%	3031.5
piste cyclable	1362	100%	1362
voie bus (hors avenue de la gare existante)	2790	100%	2790
espaces verts	9074	0%	0
TOTAL	**26095**	**54%**	**13989.5**
volume de rétention (m³)		**1679**	

Fonctionnement hydraulique

Maintien d'une transparence hydraulique

Il est à noter dans ce scenario qu'une partie de ces stationnements aériens resteront en partie inondables (secteurs impactés par le PPRi).

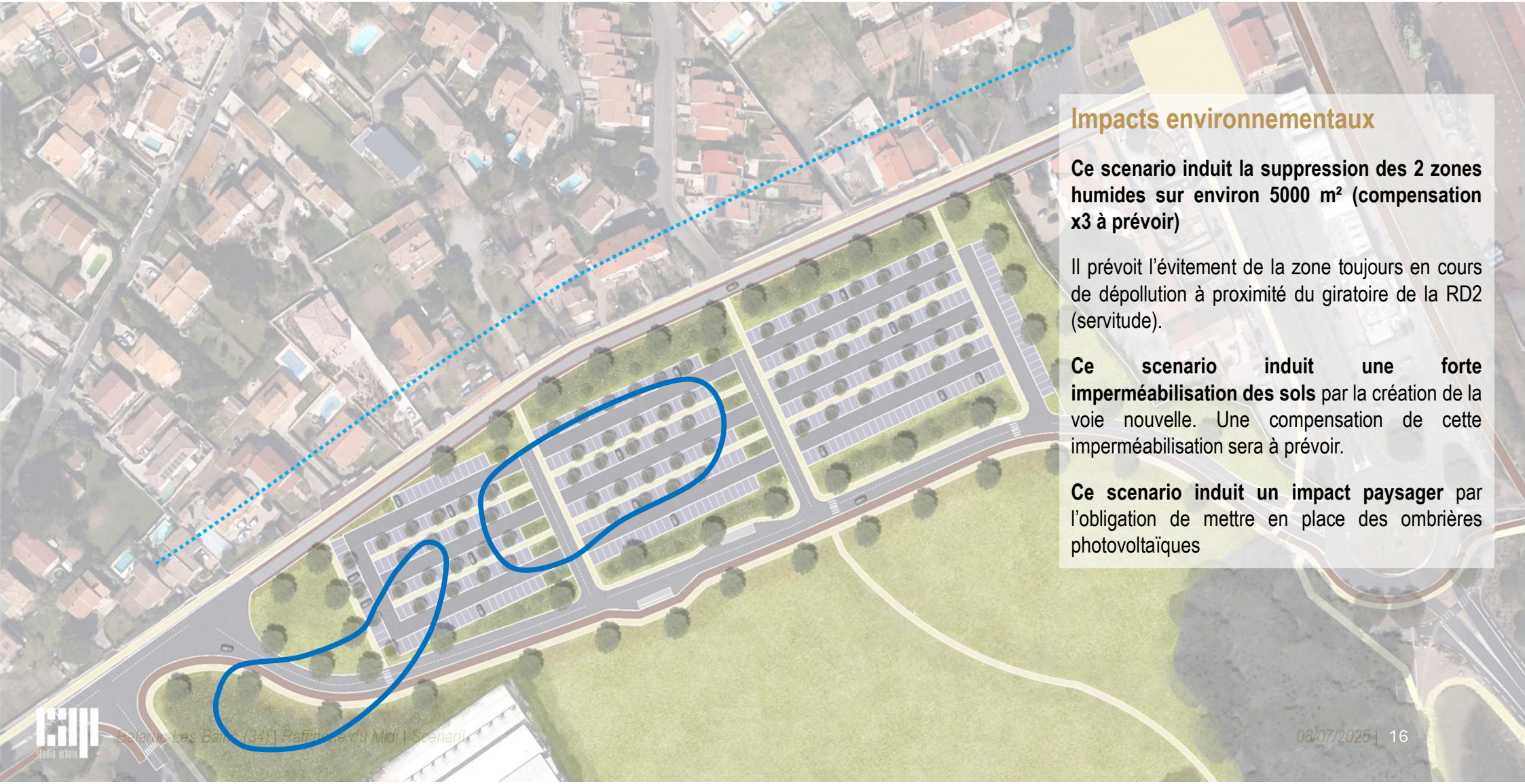
La voie nouvelle sera aménagée au Terrain Naturel et seront donc inondable lors des épisodes pluvieux (système de voie submersible à mettre en place)

Une gestion hydraulique sera organisée pour assurer un « chemin de l'eau » vers le reste du site de la Raffinerie (au sud)

Besoin de rétention

1679 m³ de bassins seront aménagés et répartis en 6 bassins de 50 cm de profondeur

SCENARIO 1 / L'ENTRÉE DE LA STATION



Impacts environnementaux

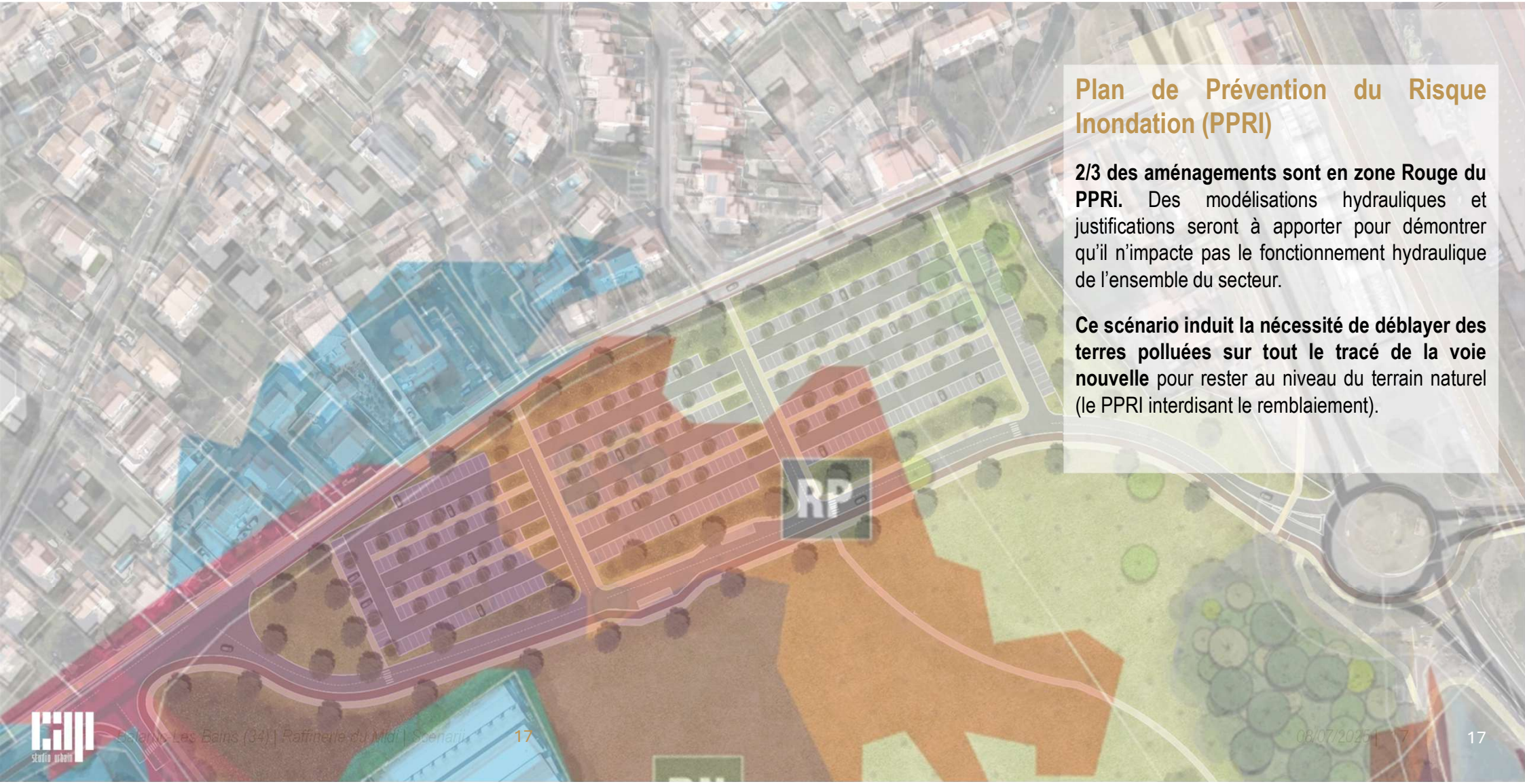
Ce scenario induit la suppression des 2 zones humides sur environ 5000 m² (compensation x3 à prévoir)

Il prévoit l'évitement de la zone toujours en cours de dépollution à proximité du giratoire de la RD2 (servitude).

Ce scenario induit une forte imperméabilisation des sols par la création de la voie nouvelle. Une compensation de cette imperméabilisation sera à prévoir.

Ce scenario induit un impact paysager par l'obligation de mettre en place des ombrières photovoltaïques

SCENARIO 1 / RISQUE INONDATION



Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI)

2/3 des aménagements sont en zone Rouge du PPRi. Des modélisations hydrauliques et justifications seront à apporter pour démontrer qu'il n'impacte pas le fonctionnement hydraulique de l'ensemble du secteur.

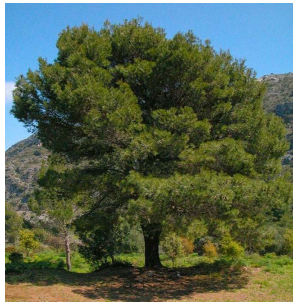
Ce scénario induit la nécessité de déblayer des terres polluées sur tout le tracé de la voie nouvelle pour rester au niveau du terrain naturel (le PPRI interdisant le remblaiement).

UNE PALETTE VÉGÉTALE ADAPTÉE AUX CONTRAINTES DU SITE

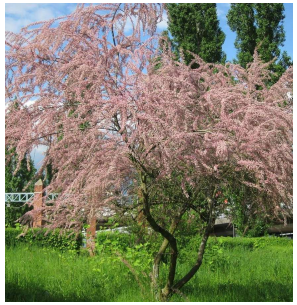
Strate arborée

Olivier de Bohème
Eleagnus angustifolia

Mûrier blanc
Morus alba

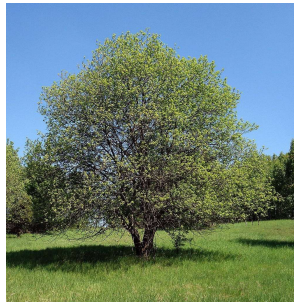


Pin d'Alep
Pinus halepensis



Tamaris commun
Tamarix gallica

Peuplier noir
Populus nigra



Saule marsault
Salix caprea

Une palette végétale spécifique

Une proposition de palette a été établie avec des plantations qui résistent aux contraintes du site : pollution, salinité des sols, terres de remblais, nappe affleurante…).

Strate arbustive

Pistachier lentisque
Pistacia lentiscus

Viorne-tin
Viburnum tinus

Aubépine
Crataegus monogyna

Myrte commun
Myrtus comunis

Germandrée
Teucrium fruticans

Poivre des moines
Vitex agnus-castus

Barbe de Jupiter
Anthyllis barba-jovis

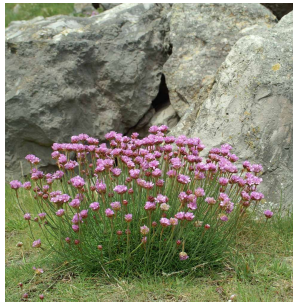
PALETTE VÉGÉTALE

Strate vivace et couvre-sols

Lis de mer
Pancratium maritimum

Lavande de mer
Limoniastrum monopetalum

Luzerne arborescente
Medicago arborea



Armérie maritime
Armeria maritima

Asphodèle
Asphodelus fistulosus

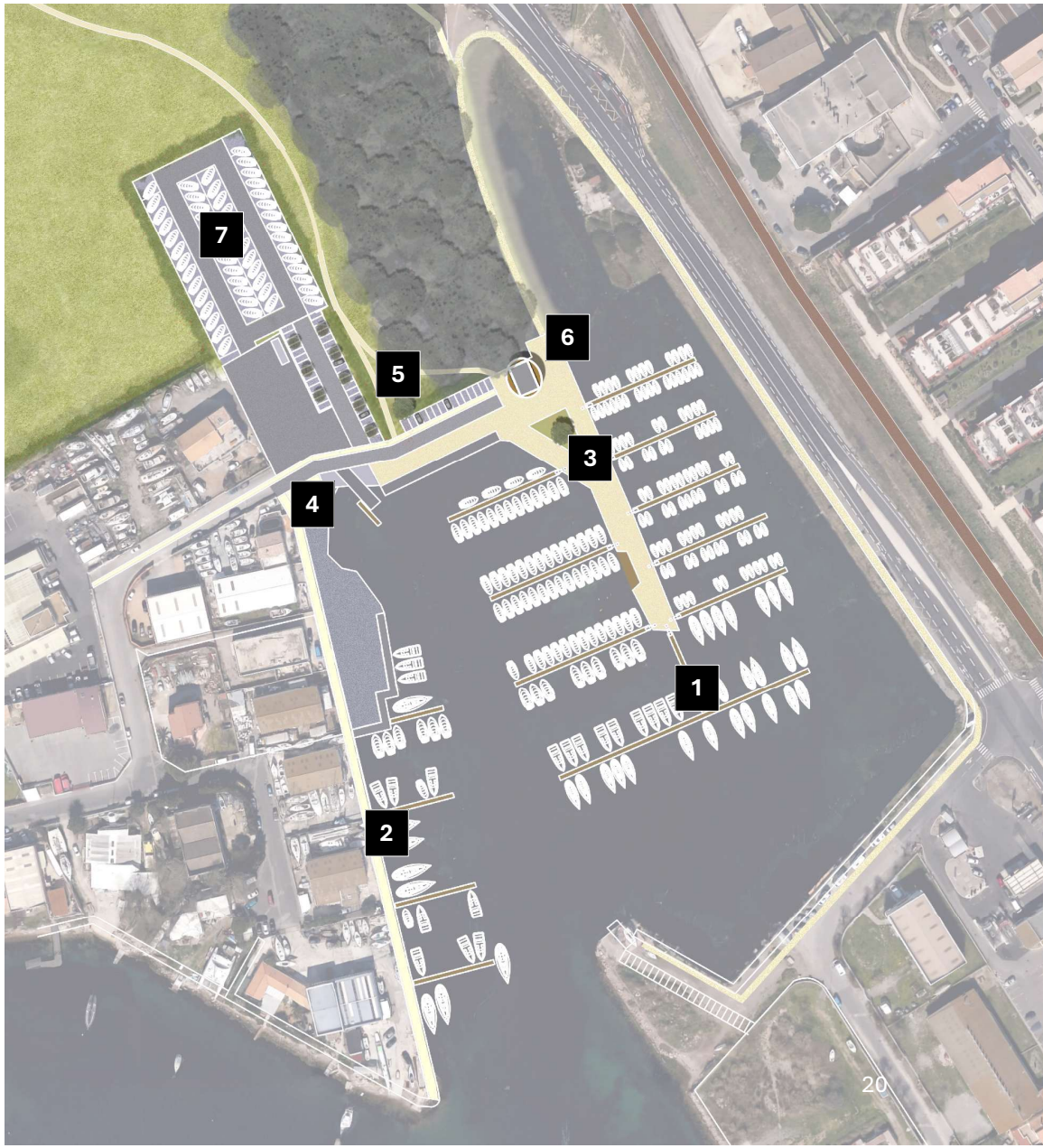
Sauge
Salvia officinalis

Othonne à feuilles de giroflée
Hertia cheirifolia

SCENARIO 1 / PORT SUTTEL

Dans ce scenario, un réaménagement du site de « Port Suttel » est programmé en proposant :

1. Une réorganisation du plan d'eau
2. Un maintien de l'activité des professionnels
3. Un « traitement qualitatif » des espaces publics
4. Des espaces techniques à terre optimisés
5. Des stationnements de proximité
6. Un bâtiment d'accueil (capitainerie + associations)
7. Un port à sec en complément (option)



SCENARIO 1 / PORT SUTTEL

Le plan d'eau

Le plan d'eau sera réaménagé afin de réorganiser l'accueil des bateaux (organisation déjà envisagée lors de précédentes études) : Le plan d'eau prévoit **300 places (anneaux) et le maintien des AOT des professionnels du secteur.**

Le plan d'eau sera aménagé avec un système de pontons flottants :

- Ce système présente l'intérêt d'éviter les pieux au regard des enjeux de pollution / hydrocarbures dans le sol ;
- Il prévoit une accroche des pontons par chaînes et corps mort sur berge (ancrage à confirmer par des études techniques adaptées).

SCENARIO 1 / PORT SUTTEL

Ce scenario propose également l'optimisation de la zone technique et notamment :

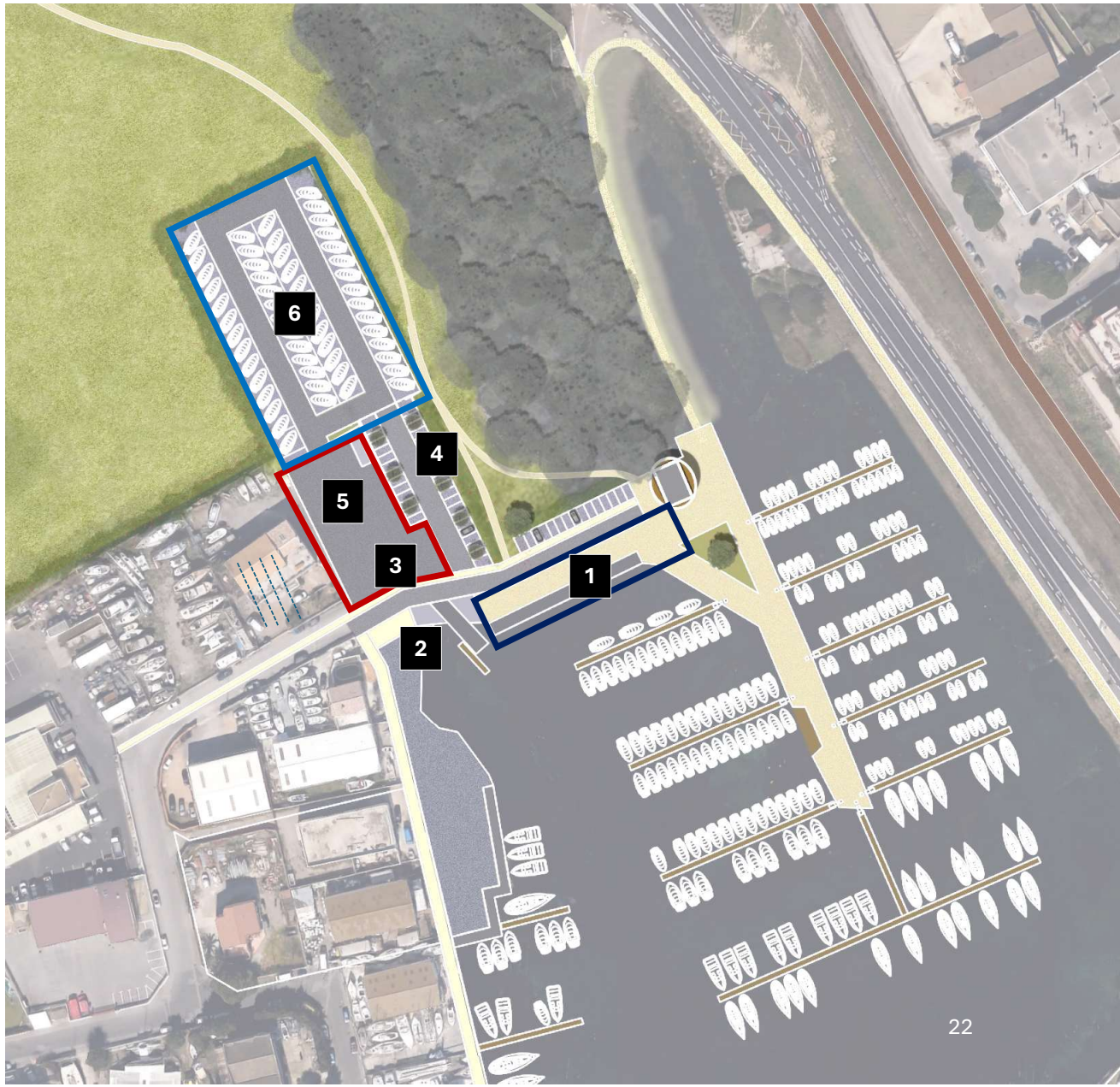
1. La création d'un quai technique dégagé en fond de plan d'eau
2. Le maintien de la cale de mise à l'eau avec ponton d'assistance ;
3. La création d'une aire de manœuvre des remorques pour mise à l'eau des bateaux ;
4. Des stationnements pour les usagers ;
5. Une nouvelle aire de carénage (1300 m² environ)
6. Un port à sec (solution au sol, environ 50 à 80 places)

Il est proposé de maintenir la cale de mise à l'eau car elle répond à une réelle demande mais nécessite des services adaptés tels que :

- Une cale reprofilée et allongée (avec une aire de manœuvre / giration importante) ;
- Un ponton d'attente ;
- Et des places de stationnement automobiles avec attelage à l'arrière

Un usage professionnel ?

- Sorties / mises à l'eau par les professionnels, soit pour le port à sec et/ou l'activité professionnelle



SCENARIO 1 / PORT SUTTEL

Requalification des espaces publics

L'aménagement du Port Suttel sera l'occasion de proposer des espaces publics mieux traités tels que :

- La création d'une voie d'accès depuis la zone d'activités
- La création de places de stationnement de proximité (50 places environ)
- Le traitement qualitatif des espaces publics. Les matériaux devront être adaptés à la pollution du site et aux usages. Il pourrait notamment être intéressant de travailler sur un port « esprit nature » faisant la part belle à la perméabilité et au végétal.

SCENARIO 1 / PORT SUTTEL

Requalification des espaces publics

Quelques images de référence.

SCENARIO 1 / PORT SUTTEL

Aménagement des espaces publics

- Il est proposé de replacer « Port Suttel » dans le maillage des modes actifs et grands itinéraires locaux, notamment par des cheminements vers le parking de l'entrée de ville et une continuité avec le sentier littoral.

SCENARIO 1 / PORT SUTTEL

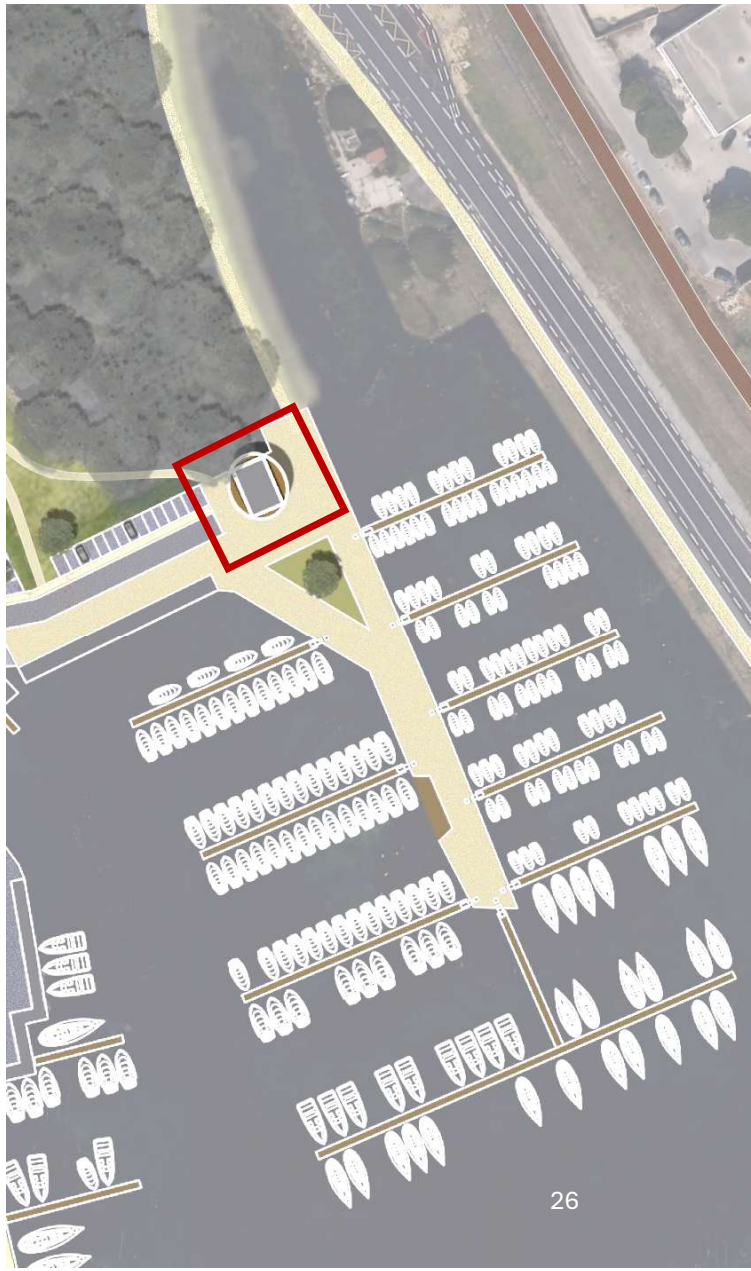
Un bâtiment d'accueil des fonctions portuaires

Il est proposé dans ce scenario, de réaliser un bâtiment afin d'y installer les usages existants sur le site.

Ce bâtiment sera implanté en position centrale. Il sera surélevé du sol en conformité avec la réglementation sur la prévention du risque inondation et prendre en compte les problématiques de pollution du site.

Un bâtiment polyvalent composé :

- D'une capitainerie pour la gestion et la technique : 75m²
- De vestiaires / sanitaires : 20 m²
- De bureaux pour les assos : 3 x 15m² = 45 m²
- D'une salle polyvalente : 30 m²
- **Soit un bâtiment d'environ 150-200 m²**



B.

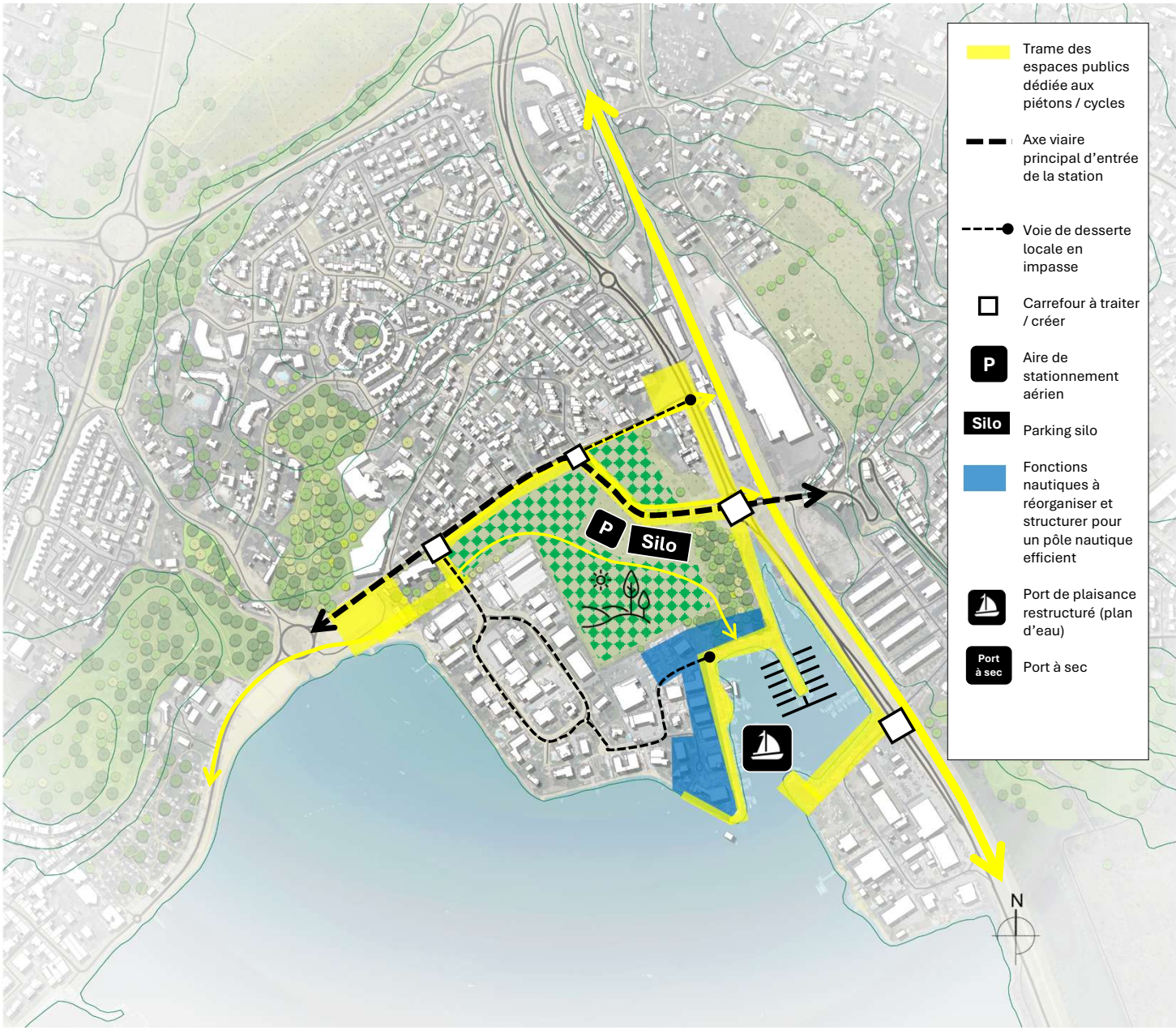
Scenario 2

SCÉNARIO 2 – GRANDS PRINCIPES

- Réaménagement de l'avenue de la Gare sur les 2/3 de sa longueur
- Création d'une voie nouvelle sur une partie du site moins impactée par le PPRI
- Aménagement d'un parc de stationnement avec un parking silo au sud de la voie nouvelle
- Aménagement du site de « Port Suttel »

Evaluation du scenario

Réponse aux besoins	■■■□
Faisabilité technique	■■□□
Imperméabilisation des sols	■■□□
Coût des aménagements	■■■□
Impacts environnementaux	■□□□
Impacts paysagers	■■■□



Le scenario 2 – Vue d'ensemble

29

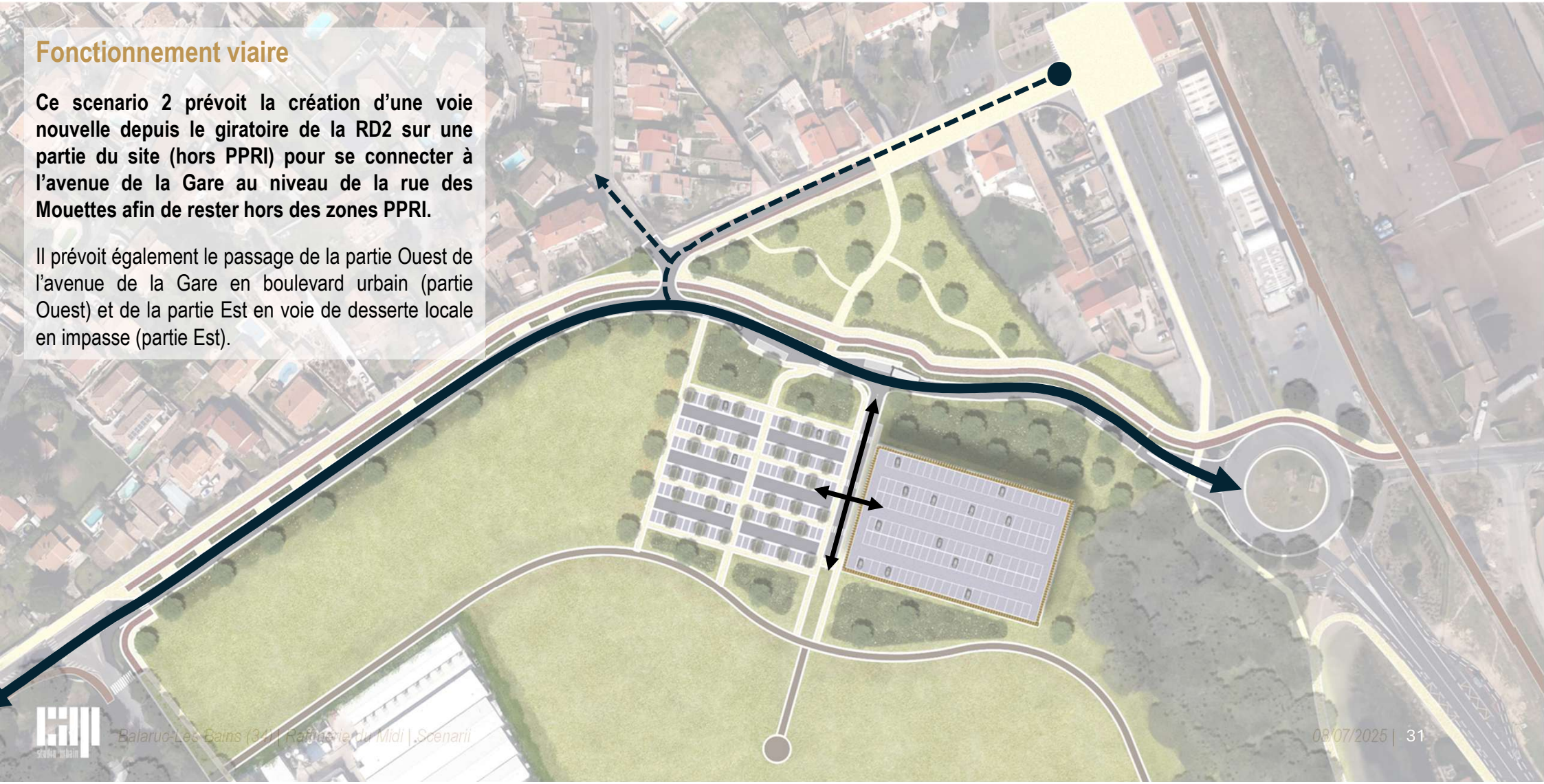
Scenario 2 / L'entrée de la station

SCENARIO 2 / L'ENTRÉE DE LA STATION

Fonctionnement viaire

Ce scenario 2 prévoit la création d'une voie nouvelle depuis le giratoire de la RD2 sur une partie du site (hors PPRI) pour se connecter à l'avenue de la Gare au niveau de la rue des Mouettes afin de rester hors des zones PPRI.

Il prévoit également le passage de la partie Ouest de l'avenue de la Gare en boulevard urbain (partie Ouest) et de la partie Est en voie de desserte locale en impasse (partie Est).



SCENARIO 2 / L'ENTRÉE DE LA STATION

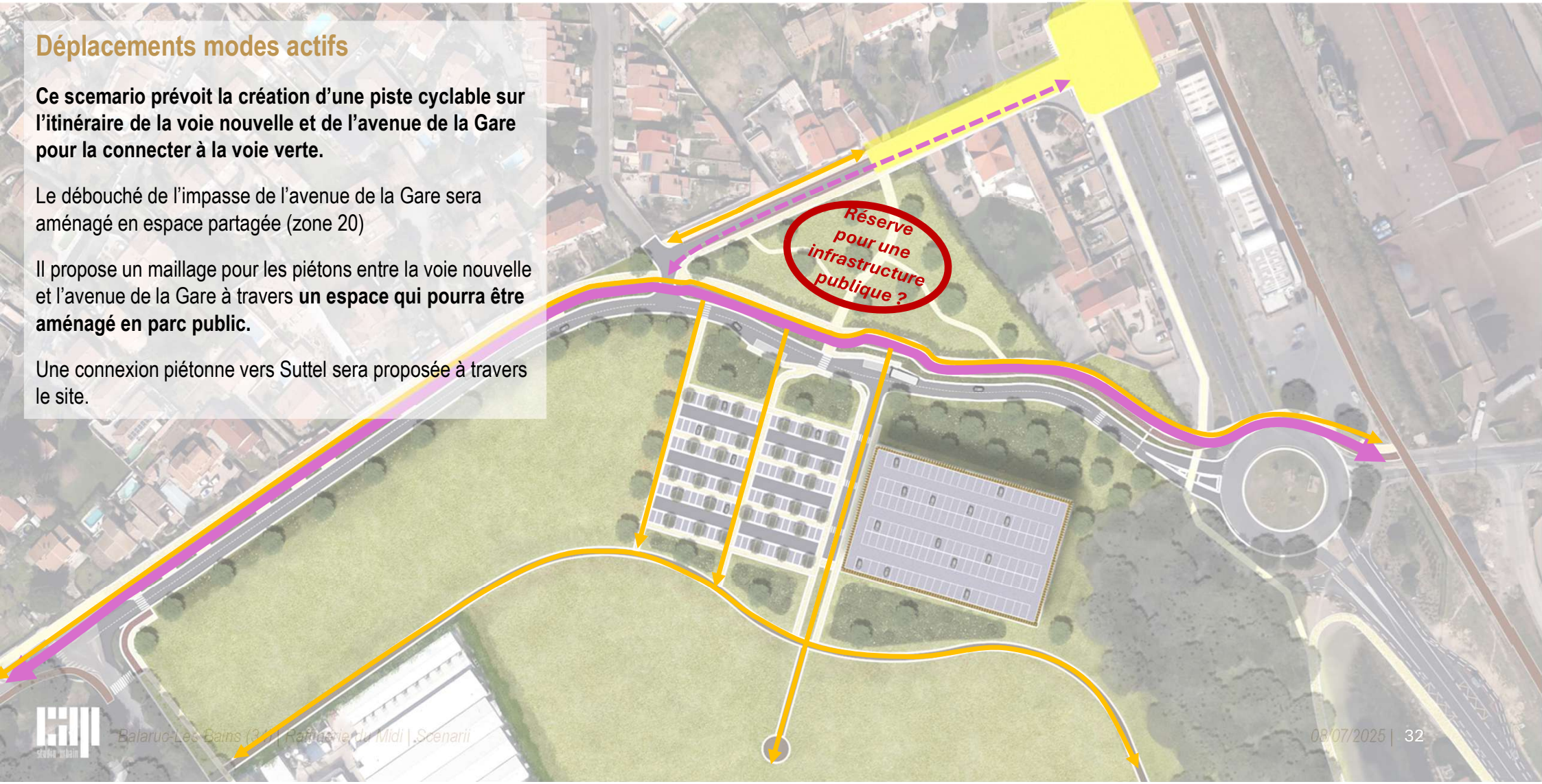
Déplacements modes actifs

Ce scemario prévoit la création d'une piste cyclable sur l'itinéraire de la voie nouvelle et de l'avenue de la Gare pour la connecter à la voie verte.

Le débouché de l'impasse de l'avenue de la Gare sera aménagé en espace partagée (zone 20)

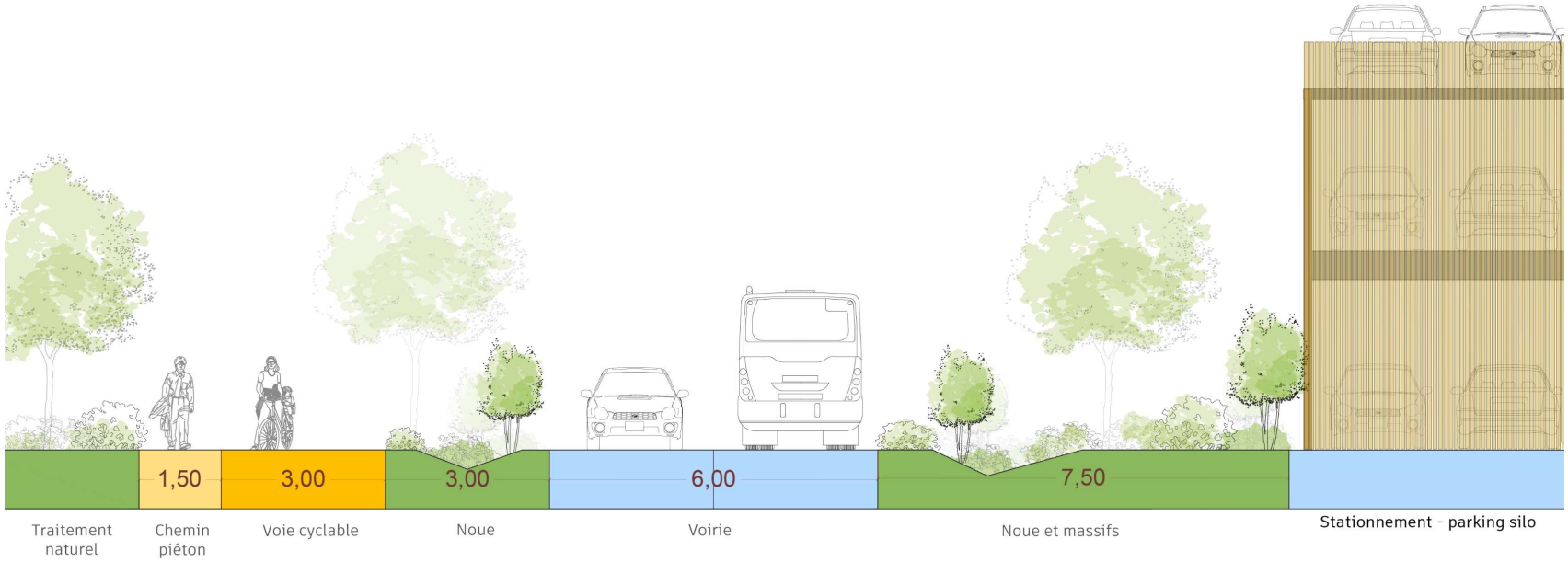
Il propose un maillage pour les piétons entre la voie nouvelle et l'avenue de la Gare à travers **un espace qui pourra être aménagé en parc public.**

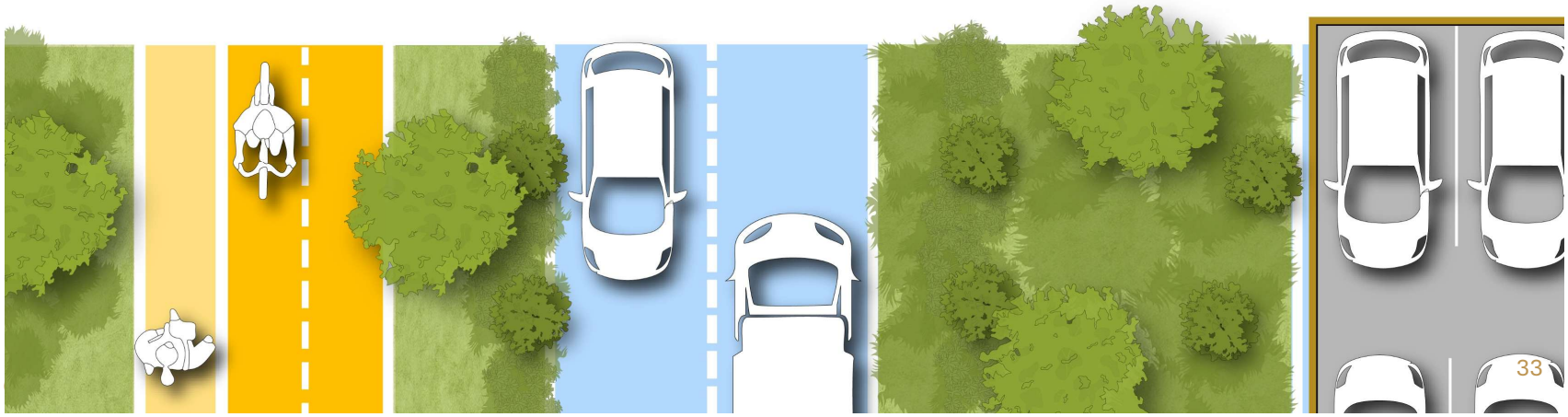
Une connexion piétonne vers Suttel sera proposée à travers le site.



SCENARIO 2 / L'ENTRÉE DE LA STATION

COUPE VOIE NOUVELLE

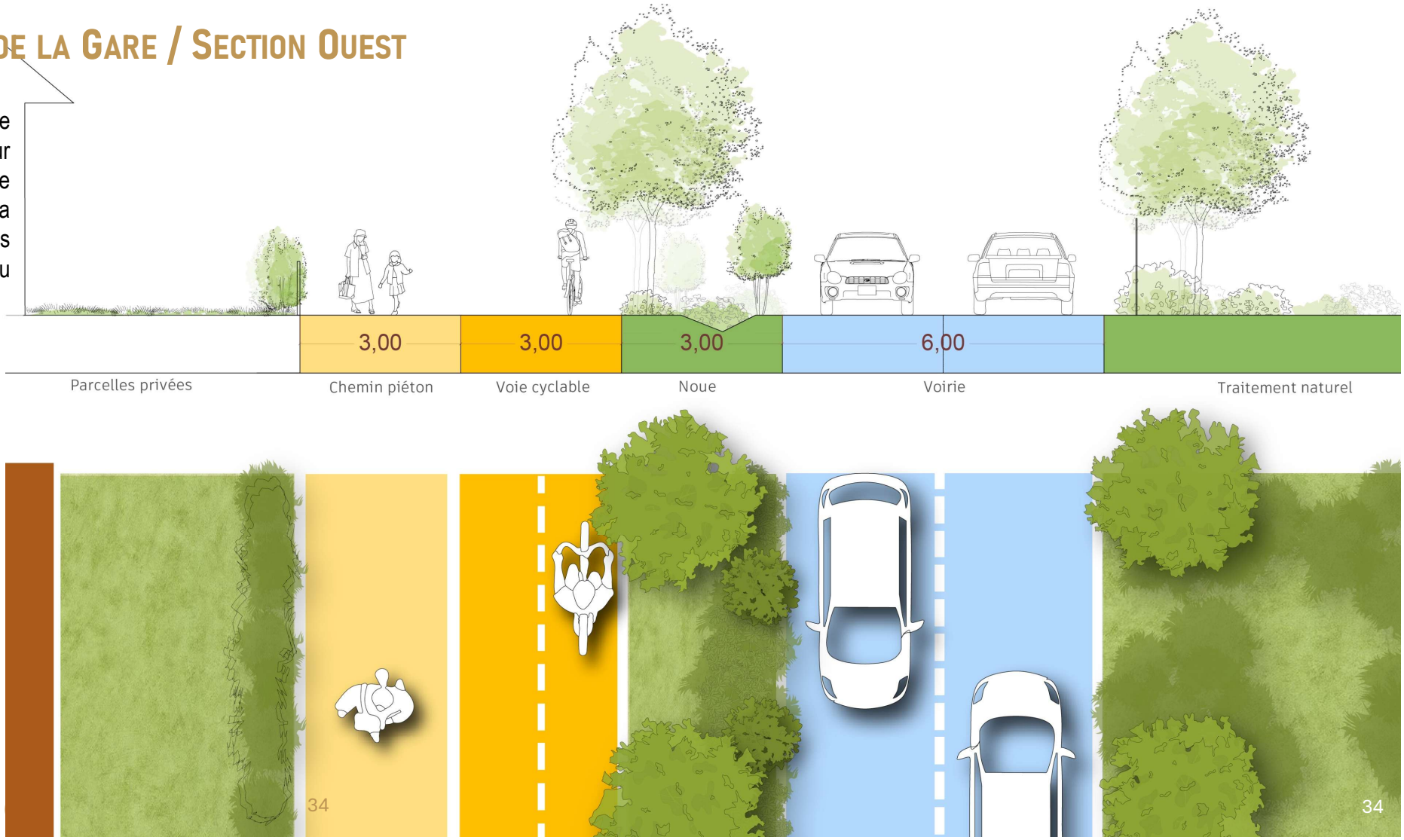




Scenario 2 / L'entrée de la station

Coupe avenue de la Gare / Section Ouest

Le fossé sous le platelage en bois est déplacé pour être transformé en une noue paysagère entre la voie circulée et les cheminements dédiés au mode doux.

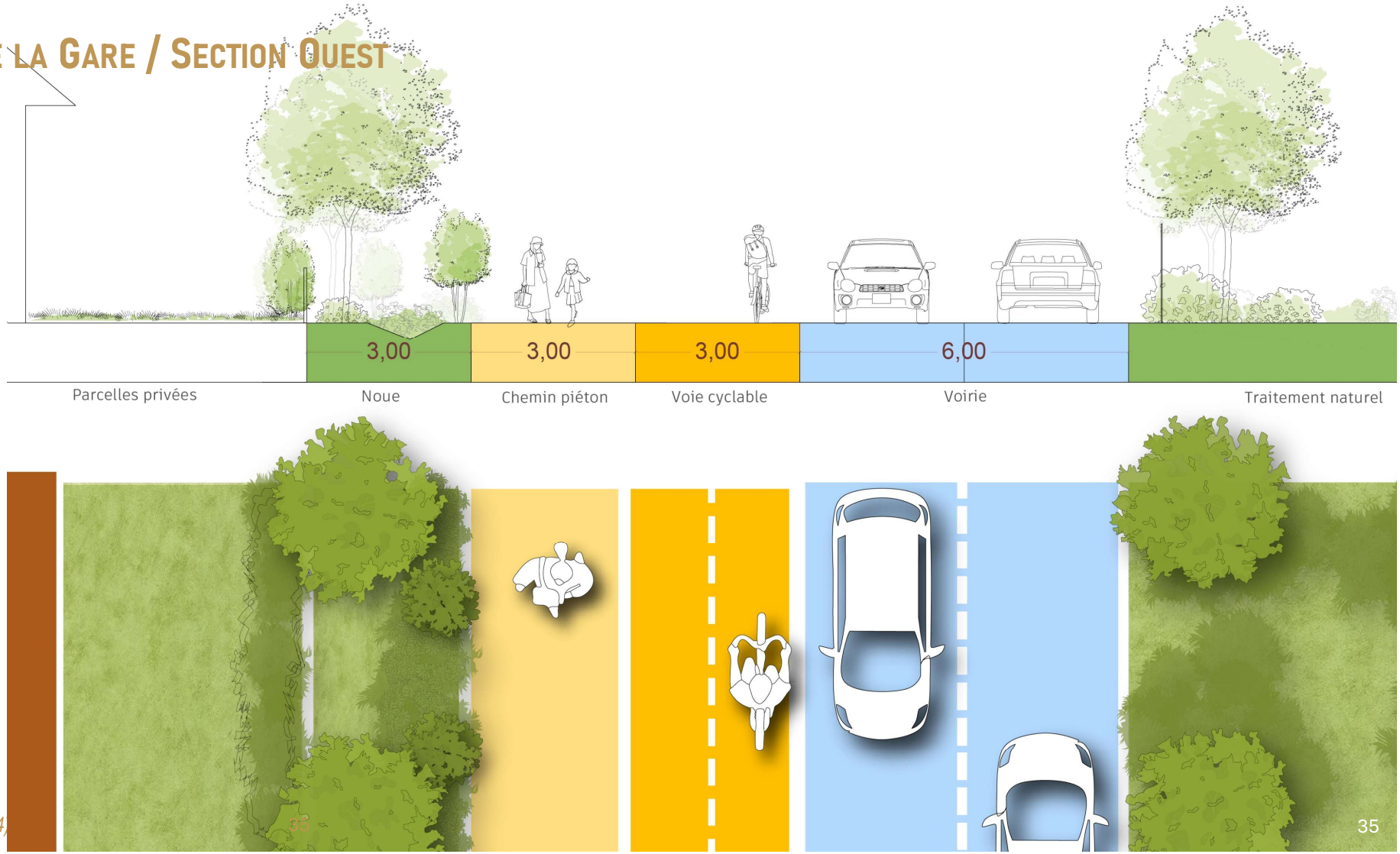


Scenario 2 / L'entrée de la station

Coupe avenue de la Gare / Section Ouest

Variante

Le fossé sous le platelage en bois est transformé en une noue paysagère entre les parcelles privées et les cheminements dédiées au mode doux.



Scenario 2 / L'entrée de la station

Vue depuis l'avenue de la Gare

36

SCENARIO 2 / L'ENTRÉE DE LA STATION

VUE DEPUIS LA RD2

SCENARIO 2 / L'ENTRÉE DE LA STATION

LA BALADE SUR PILOTIS ?

Un belvédère d'observation de la faune locale

Des aménagements légers qui limitent l'impact au sol et permettent de cheminer jusqu'au site de « Port Suttel » …

SCENARIO 2 / L'ENTRÉE DE LA STATION

Stationnements

Ce scenario programme 408 places de stationnement sous forme d'un Parking Silo (R+1 / 3 niveaux de stationnement) ainsi que **130 places de stationnement aériennes, soit environ 540 places au total.**

Une accroche avec les bus (navettes en transport collectif) sera prévue sur la voie nouvelle pour desservir le pôle d'échange.

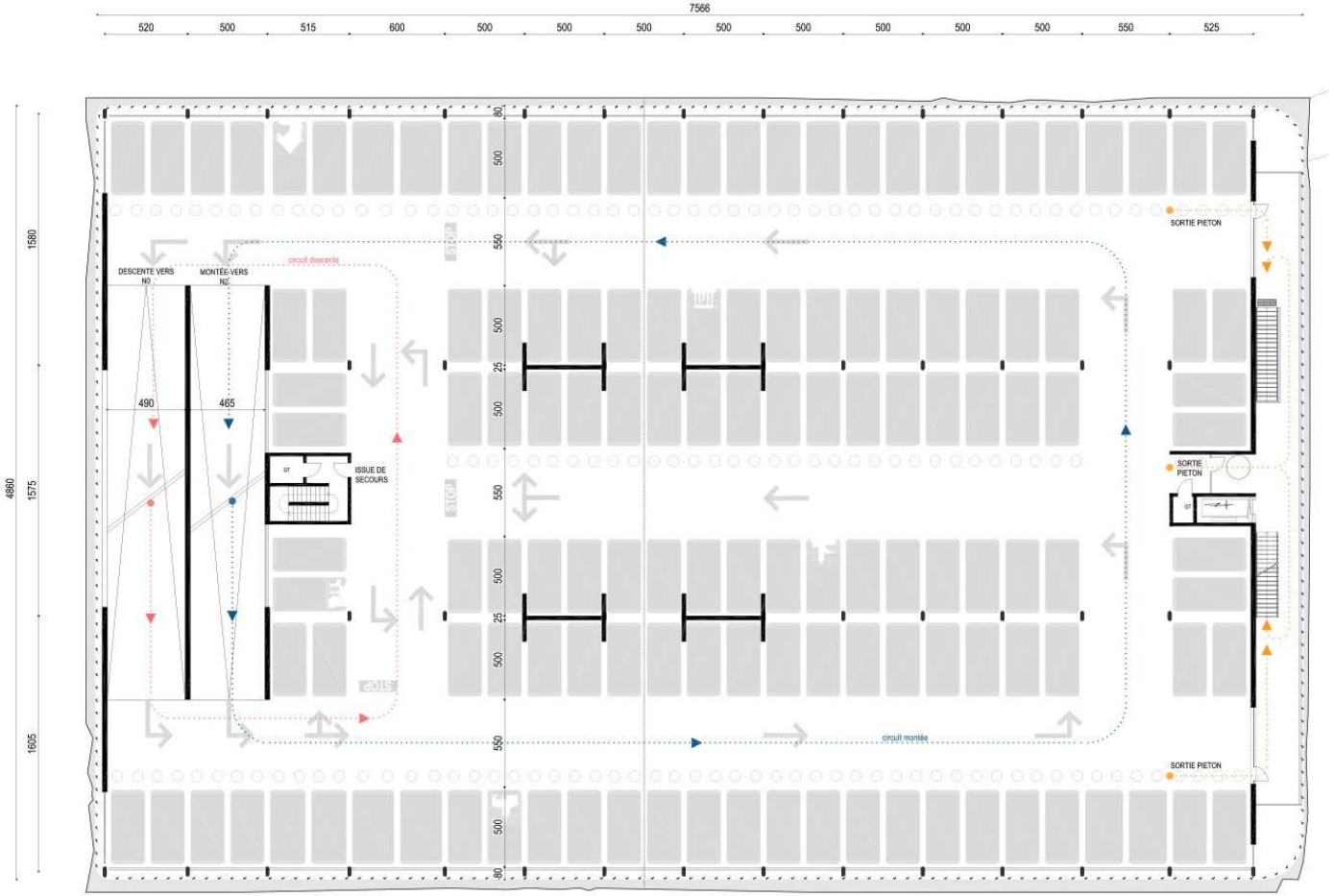
SCENARIO 2 / L'ENTRÉE DE LA STATION

Le Parking silo

Emprise au sol : 3600 m²
Hauteur : R+1 (8 m maximum), 3 niveaux utiles (3ème niveau à ciel ouvert)
> 136 places par niveau
> 408 places au total

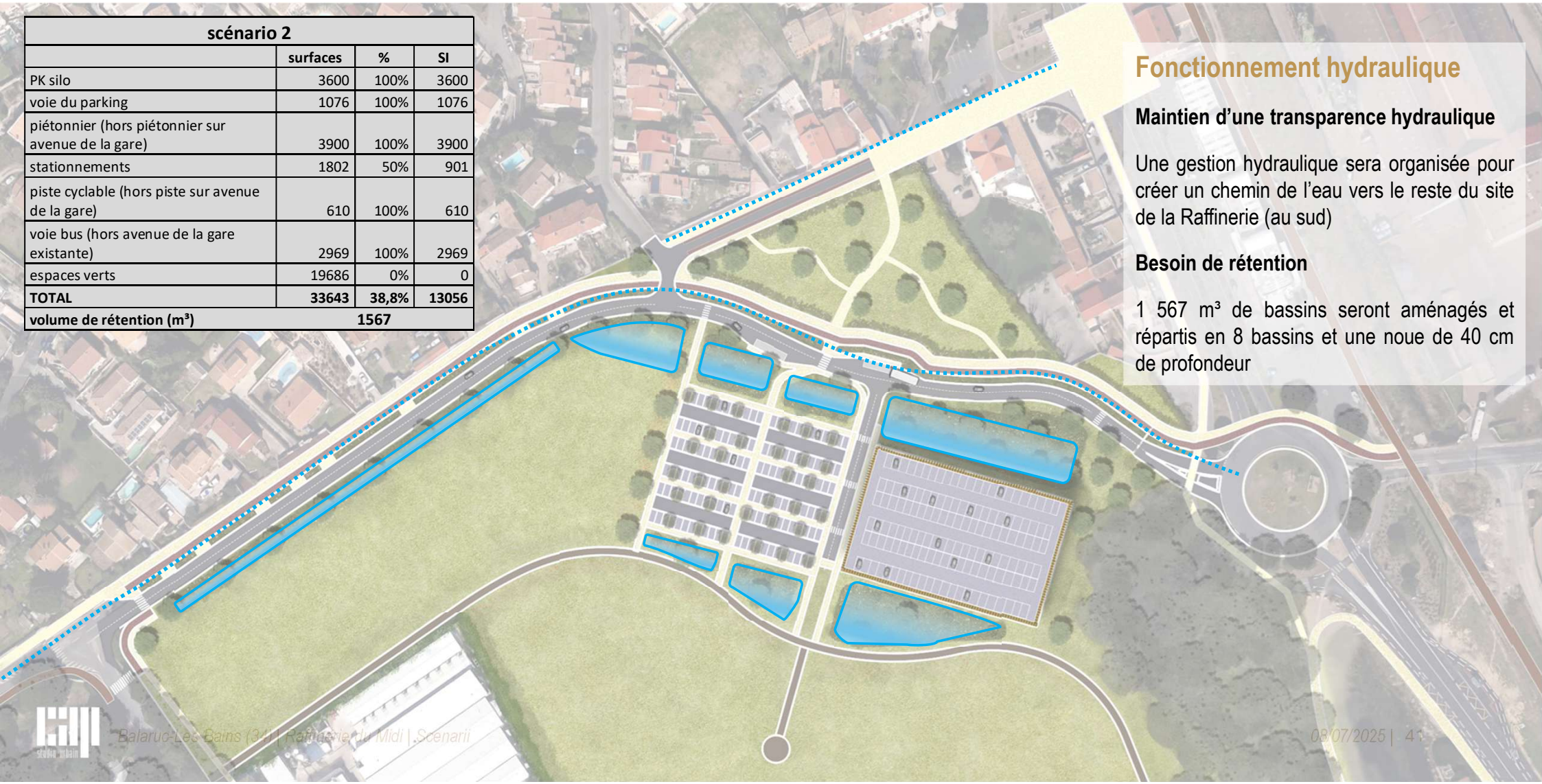
Coût estimé : entre 3 et 4 M€ (hors fondations spéciales)

Ce bâtiment devra prévoir une transparence hydraulique ainsi que des fondations spéciales en raison de la portance des sols et de la pollution des sols.



SCENARIO 2 / L'ENTRÉE DE LA STATION

scénario 2			
	surfaces	%	SI
PK silo	3600	100%	3600
voie du parking	1076	100%	1076
piétonnier (hors piétonnier sur avenue de la gare)	3900	100%	3900
stationnements	1802	50%	901
piste cyclable (hors piste sur avenue de la gare)	610	100%	610
voie bus (hors avenue de la gare existante)	2969	100%	2969
espaces verts	19686	0%	0
TOTAL	**33643**	**38,8%**	**13056**
volume de rétention (m³)		**1567**	



Fonctionnement hydraulique

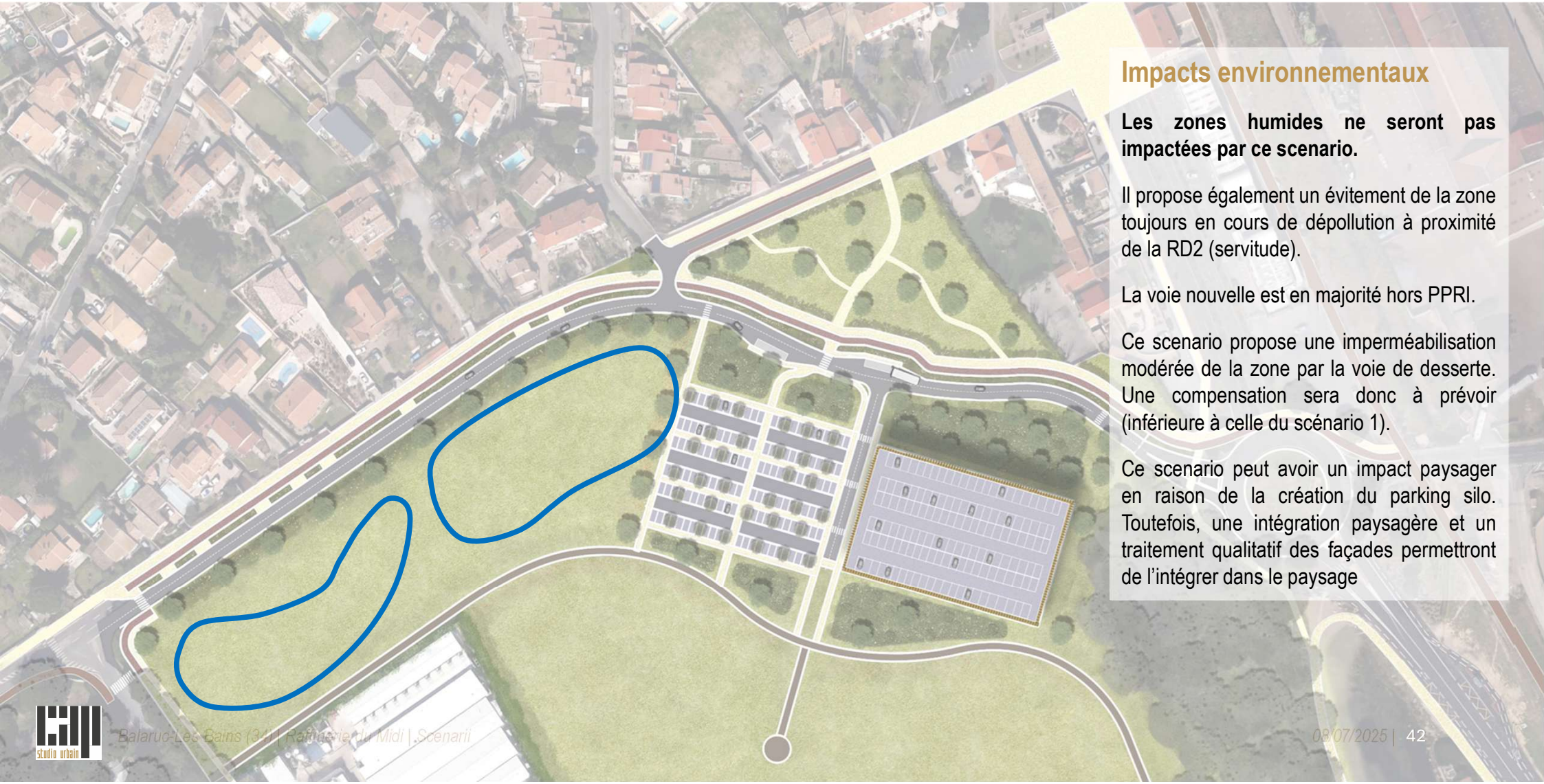
Maintien d'une transparence hydraulique

Une gestion hydraulique sera organisée pour créer un chemin de l'eau vers le reste du site de la Raffinerie (au sud)

Besoin de rétention

1 567 m³ de bassins seront aménagés et répartis en 8 bassins et une noue de 40 cm de profondeur

SCENARIO 2 / L'ENTRÉE DE LA STATION



Impacts environnementaux

Les zones humides ne seront pas impactées par ce scenario.

Il propose également un évitement de la zone toujours en cours de dépollution à proximité de la RD2 (servitude).

La voie nouvelle est en majorité hors PPRI.

Ce scenario propose une imperméabilisation modérée de la zone par la voie de desserte. Une compensation sera donc à prévoir (inférieure à celle du scénario 1).

Ce scenario peut avoir un impact paysager en raison de la création du parking silo. Toutefois, une intégration paysagère et un traitement qualitatif des façades permettront de l'intégrer dans le paysage

Scenario 2 / Risque inondation

Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI)

La voie nouvelle est en majorité hors PPRI.

Les stationnements aériens seront en partie inondables (PPRI) mais la voie nouvelle et le Silo seront en dehors des zones impactées par le PPRI.

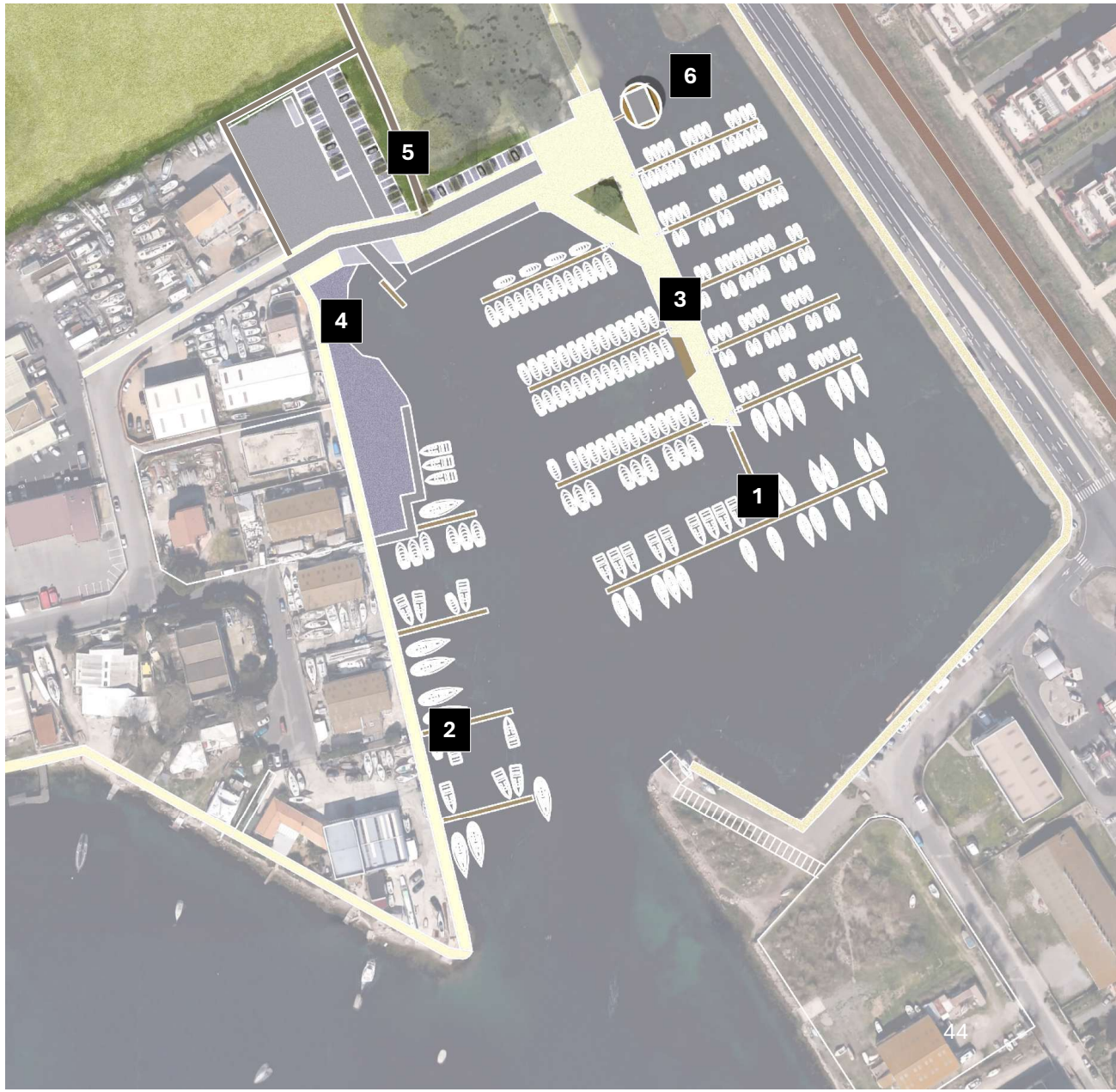
SCENARIO 2 / PORT SUTTEL

Ce scenario prévoit quasiment les mêmes propositions d'aménagement du site du Port Sutel et notamment :

1. Une réorganisation du plan d'eau
2. Un maintien de l'activité des professionnels
3. Un « traitement qualitatif » des espaces publics
4. Des espaces techniques à terre optimisés
5. Des stationnements de proximité
6. Un bâtiment d'accueil « flottant »

Seul le port à sec a été supprimé de ce scenario 2.

Une variante est également proposée pour la réalisation du bâtiment (capitainerie)



SCENARIO 2 / PORT SUTTEL

La capitainerie, un bâtiment flottant ?

Il est proposé dans ce scenario d'aménager un bâtiment sur le plan d'eau (capitainerie flottante) ;

Il s'agira d'une solution innovante en réponse aux problèmes d'imperméabilisation et de pollution des sols.

Exemple de la capitainerie flottante de Sète

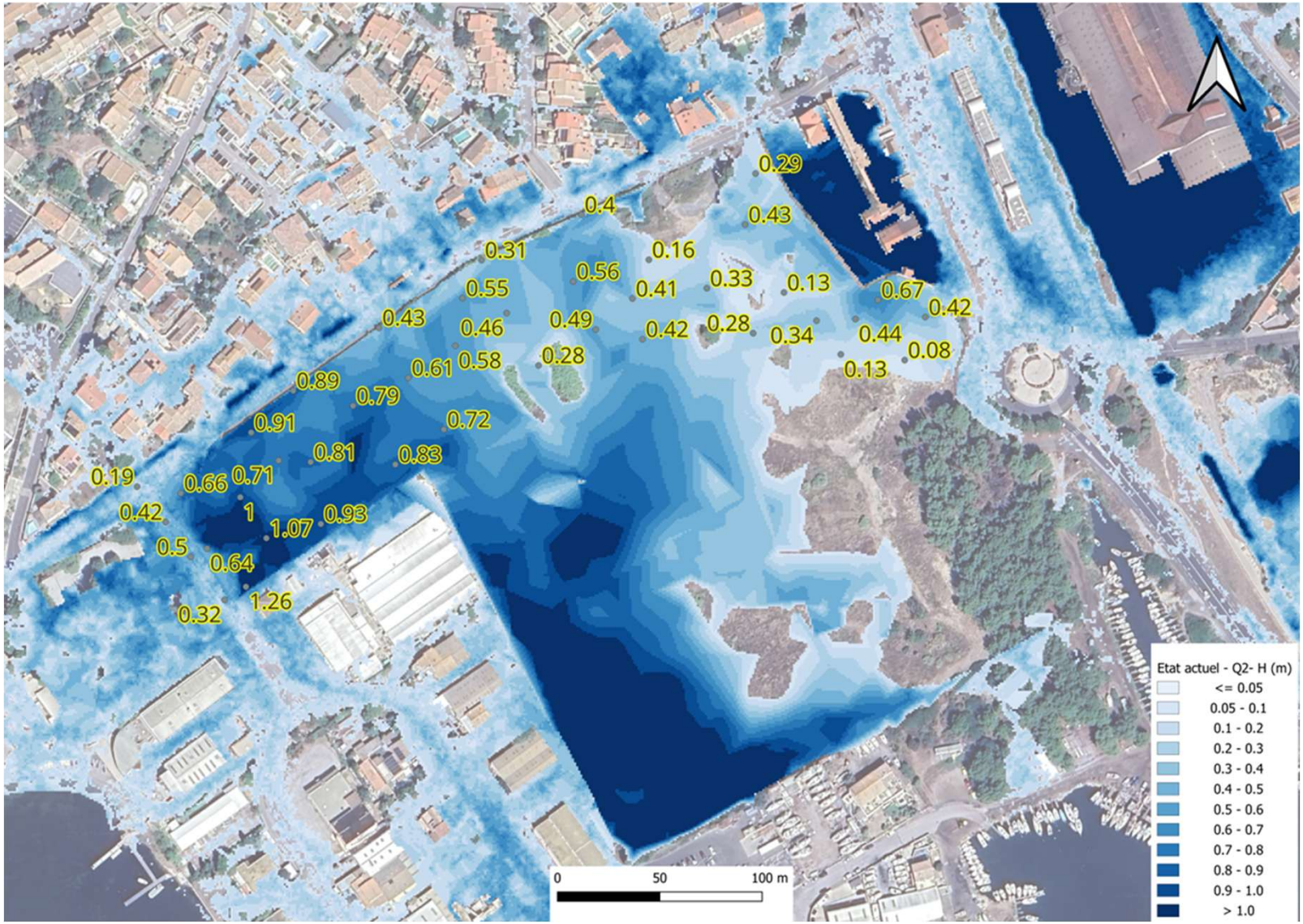
C. MODÉLISATION HYDRAULIQUE

MODÉLISATION HYDRAULIQUE

ETAT INITIAL Q2

Modélisation des hauteurs d'eau d'une occurrence biennale (épisode méditerranéen).

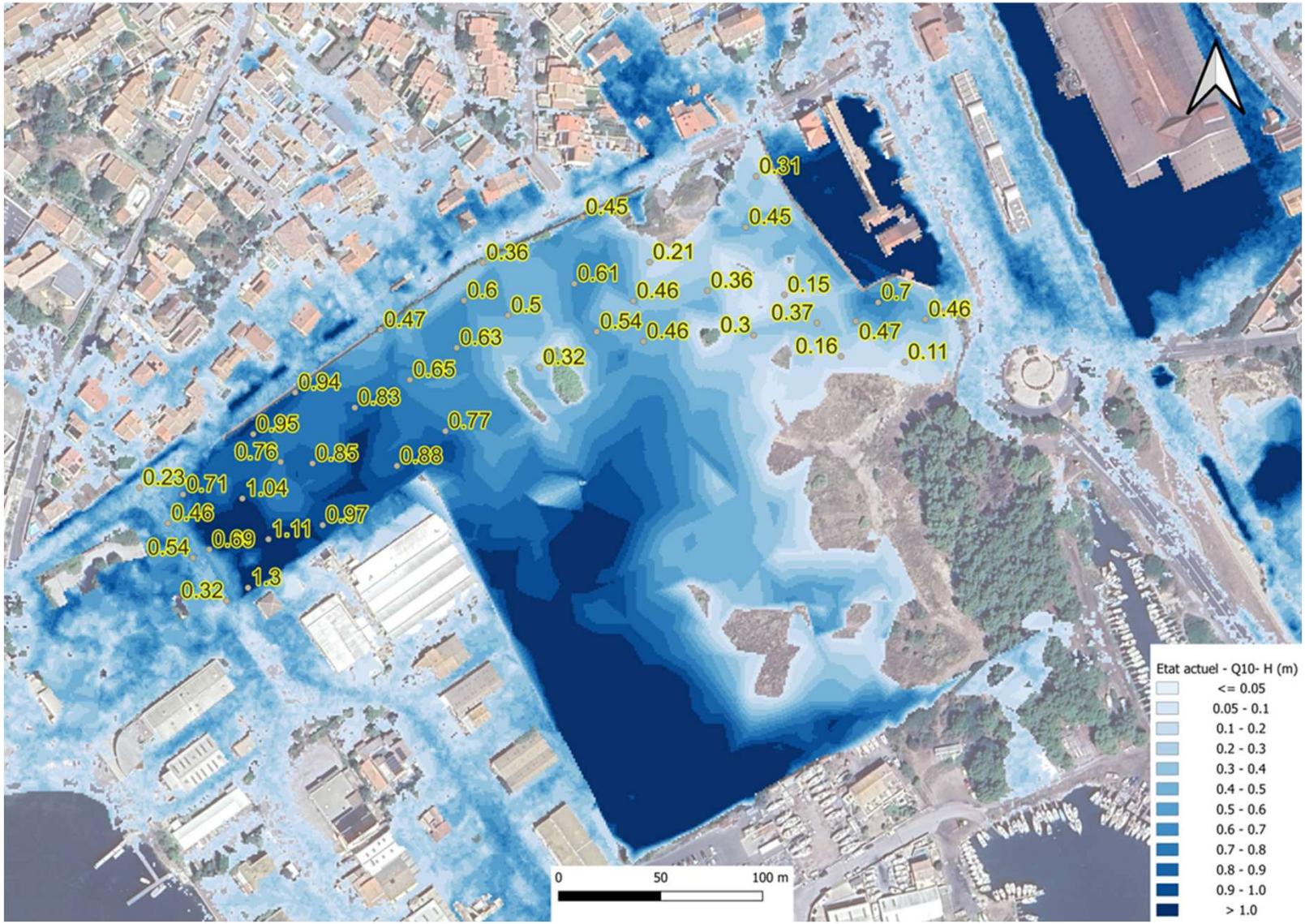
Elle prend en compte les apports d'eau, pour une pluie biennale, les réseaux existants et la topographie. Le contrôle aval de l'étang est également pris en compte ainsi que le ruissellement des secteurs situés en amont du site.



MODÉLISATION HYDRAULIQUE

ETAT INITIAL Q10

Modélisation des hauteurs d'eau d'une occurrence décennale.

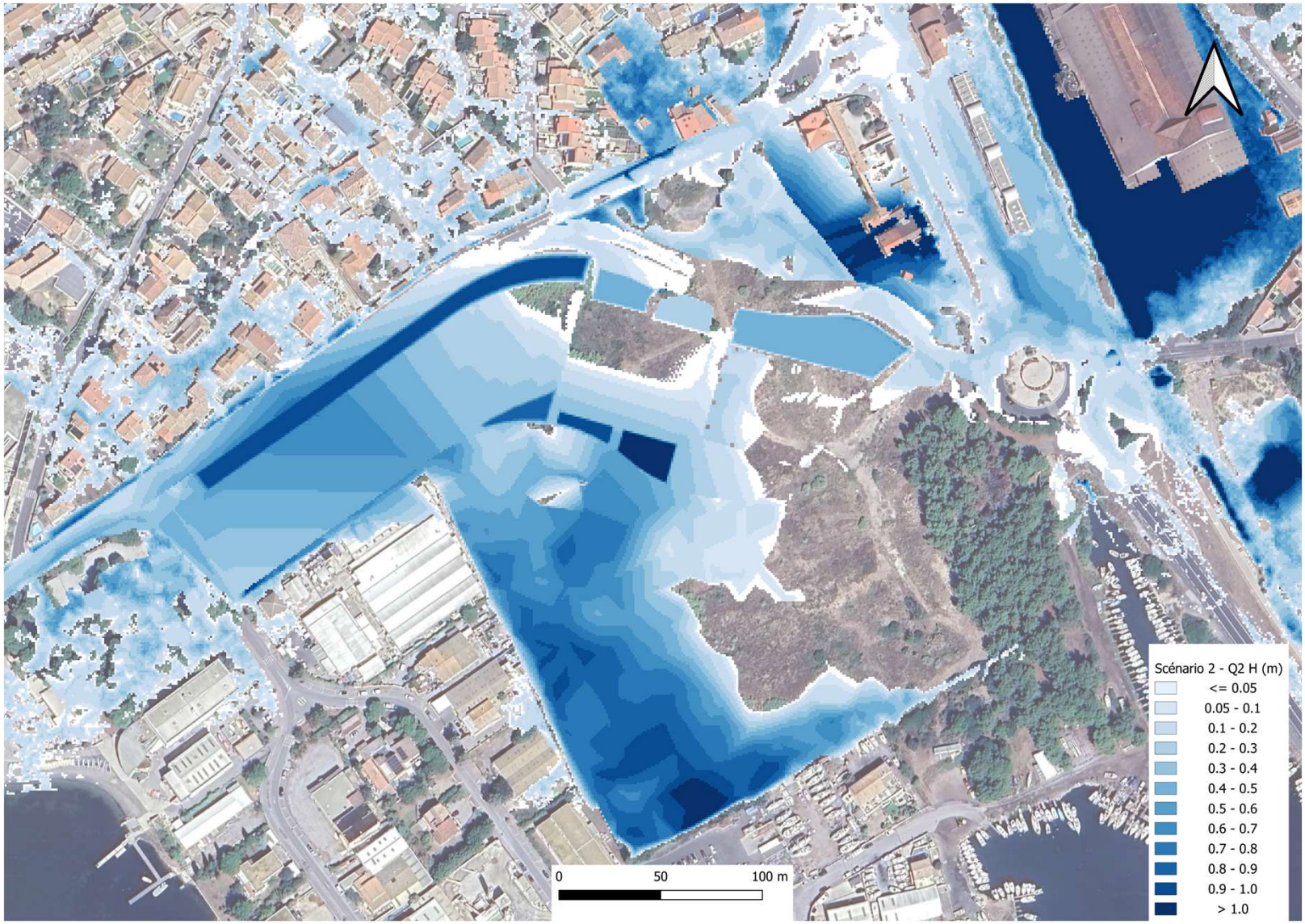


MODÉLISATION HYDRAULIQUE

ETAT PROJETÉ SCENARIO 2 Q2

Modélisation des hauteurs d'eau d'une occurrence biennale (épisode méditerranéen) en prenant en compte les aménagements proposés dans le scénario 2.

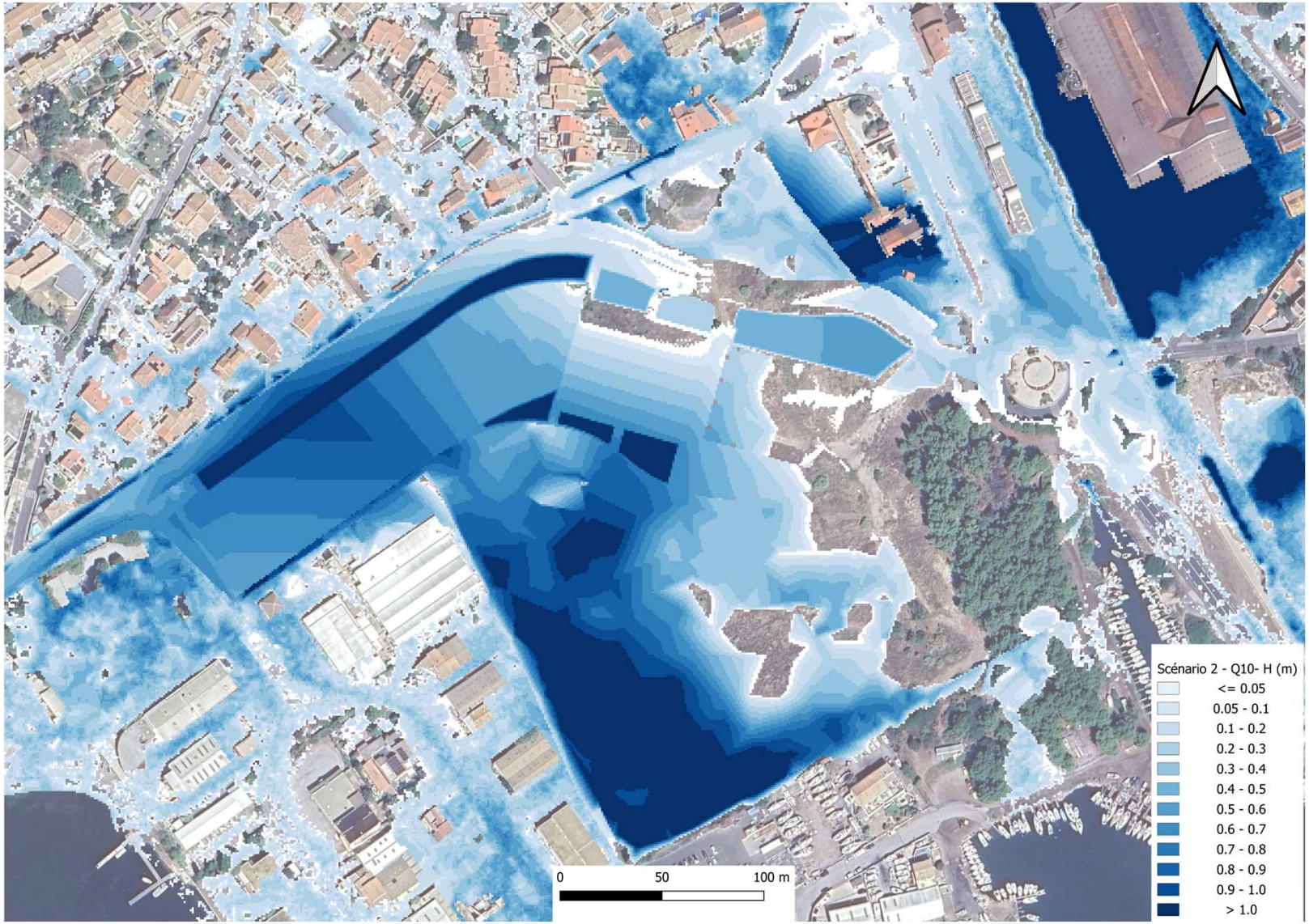
Une amélioration est constatée sur les zones limitrophes (habitations de l'avenue de la Gare par exemple).



MODÉLISATION HYDRAULIQUE

ETAT PROJETÉ SCENARIO 2 Q10

Modélisation des hauteurs d'eau d'une occurrence décennale en prenant en compte les aménagements proposés dans le scénario 2.



D.

PREMIÈRES ESTIMATIONS DE DÉPOLLUTION COMPLÉMENTAIRE

PRÉCISIONS SUR LA DÉPOLLUTION COMPLÉMENTAIRE

Le site de la Raffinerie a été dépollué pour un usage industriel. L'usage envisagé (espace public) nécessite une dépollution complémentaire car le public n'est pas sensibilisé aux risques comme peuvent l'être des professionnels sur un site industriels.

Afin d'estimer les coûts de dépollution complémentaires :

- Des analyses ont été réalisées pour préciser les pollutions présentes et leurs concentrations en fonction de la profondeur.
- Les surfaces du projet ont été calculées ainsi que les profondeurs d'excavation nécessaires à la réalisation du projet (à affiner en phase 3 avec les résultats de l'étude géotechnique) :
  - Cheminements doux – 0,65 m
  - Voirie – 0,8 m
  - Bassin de rétention – 0,4 à 0,5 m
- Une cartographie a été réalisée pour croiser ces données et préciser les volumes de terres à excaver et les filières vers lesquelles elles devront être évacués en fonction de leurs concentrations (ISDI, ISDND, SIDD, etc.)
- Ces volumes de terres ont ensuite été concertis en coût par multiplication du prix à la tonne pratiqué par les différentes filières de traitement.

Prix ISDI (€ HT/T) :	**10**
Prix ISDI+ (€ HT/T) :	**25**
Prix biocentre (€ HT/T) :	**65**
Prix ISDND (€ HT/T) :	**70**
Prix ISDD (€ HT/T) :	**130**
Prix Désorption (€ HT/T)	**200**
Prix HF(€ HT/T) :	**200**

Cette première estimation de la dépollution complémentaire (gestion de déblais et envoi en filière spécialisée) est estimé à :

- 2,1 – 2,3 M€ HT pour le scénario 1
- 2,0 – 2,2 M€ HT pour le scénario 2

Cette estimation, à préciser, ne prend pas en compte, :

- La dépollution des espaces verts (à valider avec les services de l'état)
- Les modalités techniques spécifiques aux fondations du parking silo.
- Les modalités techniques liées à la gestion des odeurs
- L'éventuelle dépollution sous marine ponctuelle du site de « Port Suttel »

E.

ANALYSE MULTICRITÈRE DES SCENARIOS

QUEL SCENARIO POUR LA NOUVELLE ENTRÉE DE LA STATION ?

Scenario 1 — 9,6 à 9,8 M€

Scenario 2 — 10,7 à 11 M€

SYNTHÈSE DE L'ANALYSE MULTI CRITÈRES

Critères	Scénario 1	Scénario 2
Proximité de la voie avec les riverains de l'avenue de la Gare	Recul important de la voie sur la totalité de l'avenue	Recul important sur 1/3 de la voie (8 riverains) et recul de 6m sur le reste
Intégration paysagère	Entrée routière avec vues sur les stationnements aériens avec ombrières photovoltaïques	Intégration paysagère plus importante avec création d'un parc en entrée de ville
Faisabilité technique		
Imperméabilisation des sols		
Impact environnemental – P.P.R.I.	Voie et stationnements impactés par le PPRI	Voie et stationnement moins impactés par le PPRI
Impact environnemental – Pollution		
Impact sur la fonctionnalité écologique	Suppression de 2 zones humides	
Coût des aménagements	9,6 à 9,8 M€ (port à sec inclus / hors coût de compensation de la zone humide)	10,7 à 11 M€ (parking silo et aménagement paysager inclus / hors balade sur pilotis)

	Très favorable
	Favorable
	Impact faible / nul
	Défavorable
	Très défavorable

SYNTHÈSE DE L'ANALYSE MULTI CRITÈRES

Critères	Scénario 1	Scénario 2
Réduction du trafic et des nuisances de l'avenue de la Gare	Sur l'intégralité de l'itinéraire mais présence de l'impact des stationnements aériens (bruit + GES)	Partielle, sur la section Est mais pas de stationnements aériens à proximité
Sécurisation des accès riverains de l'avenue de la Gare	Séparation des cheminements piétons et cyclables – Voie riveraine en impasse	Séparation des cheminements piétons et cyclables – Voie partiellement en impasse
Sécurisation des déplacements piétons et cyclables	Itinéraires séparés et sécurisés	Itinéraires séparés et sécurisés
Fluidité du trafic	Satisfaisante	Satisfaisante
Fonctionnement du carrefour de raccordement Ouest	Proximité avec le carrefour de raccordement de la Zone d'Activités	Satisfaisante (pas de nouveau carrefour)
Intégration des dessertes en transport en commun	Assurée, avec repositionnement de l'arrêt de l'avenue de la Gare	Assurée, avec repositionnement de l'arrêt de l'avenue de la Gare
Niveau d'offre de stationnement (au regard des besoins potentiels)	485 places	540 places
Cohérence avec les orientations du Plan Local de Déplacements	Maintien du double sens de circulation sur l'avenue de la Gare	Maintien du double sens de circulation sur l'avenue de la Gare

	Très favorable
	Favorable
	Impact faible / nul
	Défavorable
	Très défavorable

F.

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

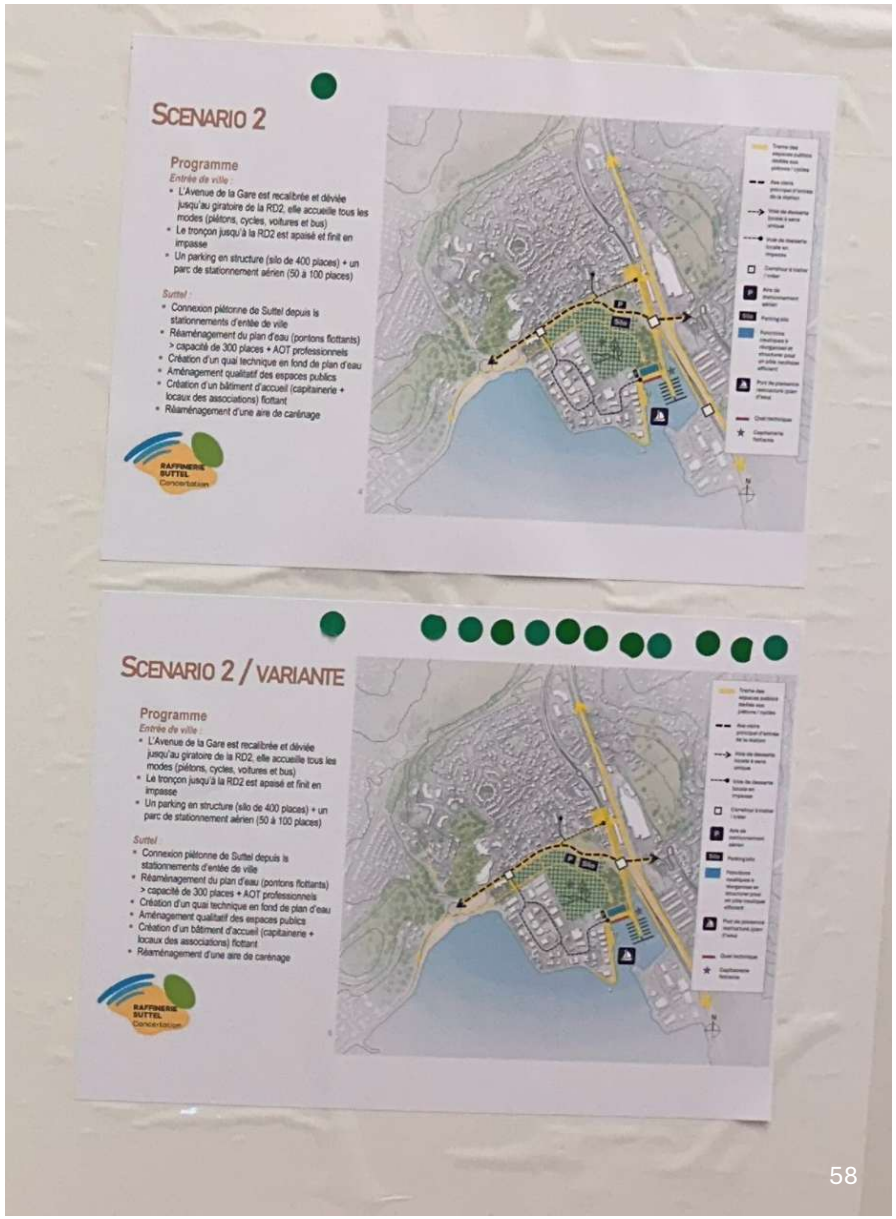
APPORTS DE L'ATELIER 2 SUR LES SCENARIOS

Un atelier de travail avec près de 20 personnes aux profils diversifiés

➔ **Un travail d'analyse et d'évaluation collective des scenarios**

➔ **Un travail d'approfondissement et de propositions**

Une préférence exprimée pour le Scenario 2 (variante)



APPORTS DE L'ATELIER 2 SUR LES SCENARIOS

Des propositions d'amélioration des scenarios proposés

- Ne plus faire entrer les piétons dans la zone d'activités ;
- Créer une voirie qui desserve le Port Suttel depuis la RD2 ou la voie nouvelle ;
- Intégrer un parc photovoltaïque sur les espaces non utilisés de la Raffinerie ;
- Décaler le Parking silo le long de la pinède ;
- Traiter et poursuivre le sentier littoral le long de la zone d'activités

RAFFINERIE SUTTEL Concertation

Réunion de concertation avec les riverains de l'avenue de la Gare

Une réunion publique avec les riverains

- Beaucoup d'interrogations et d'échanges pour bien comprendre les marges de manœuvre
- Pas de refus catégorique d'un scenario
- Principal problème soulevé par les riverains > conflit d'usage entre les sorties riveraines et les cycles
- Une attente renouvelée mais une frustration quant aux délais prévisibles de mise en œuvre ;
- Des demandes d'ajustement ou d'amélioration :
  - Décaler le silo le plus au sud possible pour éviter la co-visibilité ;
  - Faciliter l'accès à la voie principale depuis l'avenue de la Gare et la rue des Mouettes ;

G. Scénario retenu

SCÉNARIO RETENU

A l'issue de la phase 2, il a été décidé de retenir le scénario 2 avec la variante sur l'avenue de la gare pour les raisons suivantes :

- L'amélioration globale de la situation pour tous les usagers de l'avenue de la Gare avec des propositions d'aménagement variant selon le tronçon
- L'éloignement du stationnement par rapport aux habitations,
- Le moindre impact environnemental,
- La possibilité d'aménager un parc en entrée de ville,
- Un risque inondation moins important.

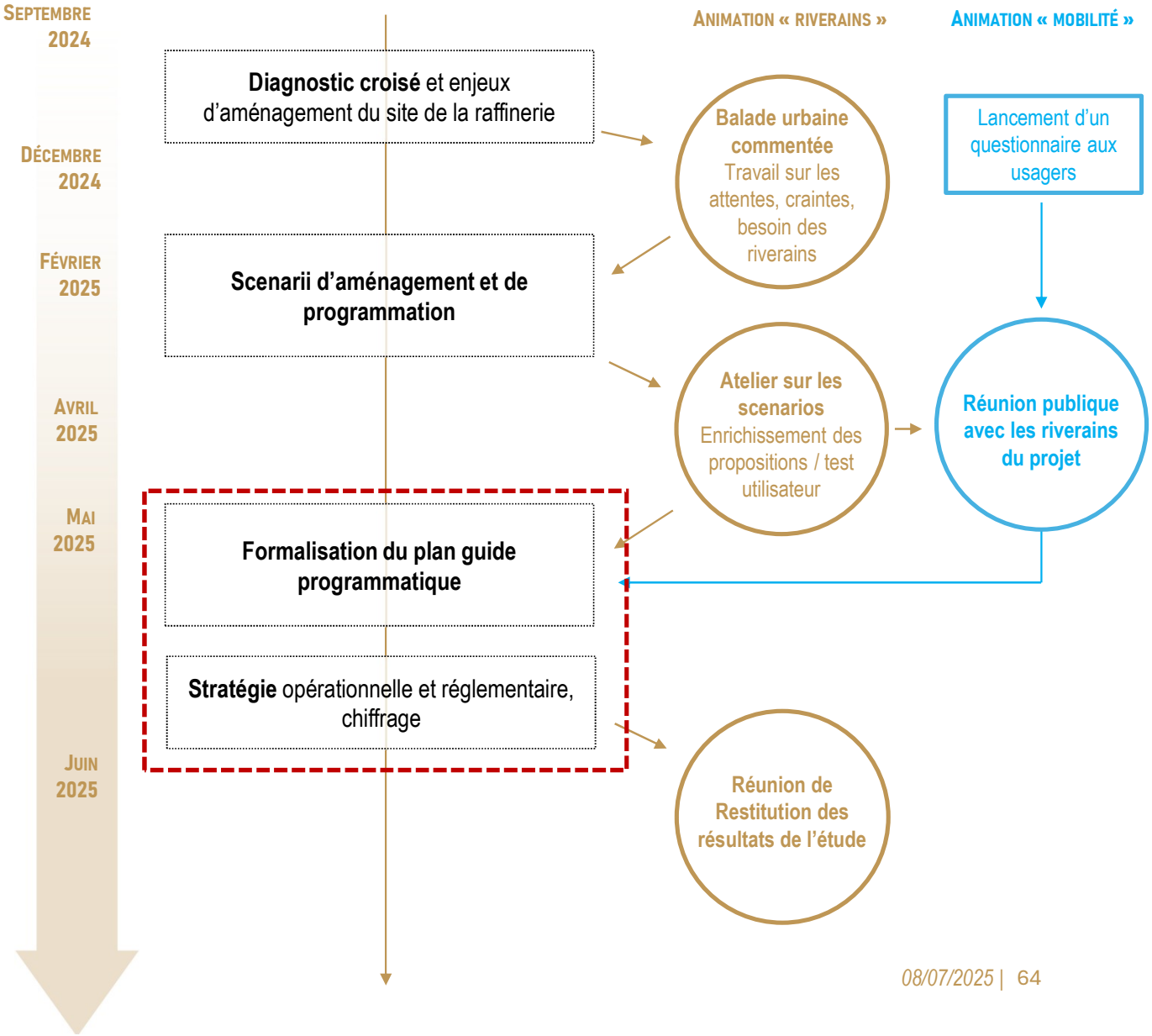
Lors de la phase 3, il a été demandé que soit étudié :

- La possibilité de phaser le parking silo en proposant dans un premier temps en parking aérien sur lequel pourra s'implanter un parking silo à plus long terme.
- Une meilleure sécurisation des cheminements doux (séparation mode doux/chaussée) sur le tronçon ouest.
- L'intégration d'une réserve foncière pour la création d'un port à sec.

H.

SUITE DE LA MISSION

LA SUITE DE LA MISSION...



CMO paysages

wiinch

Horizon Conseil

Imaginons les transports, déplaçons les horizons

SEIRI

Groupe DIEGO