



BALARUC
LES BAINS
source d'énergies

Raffinerie du midi Etude de programmation urbaine et paysagère

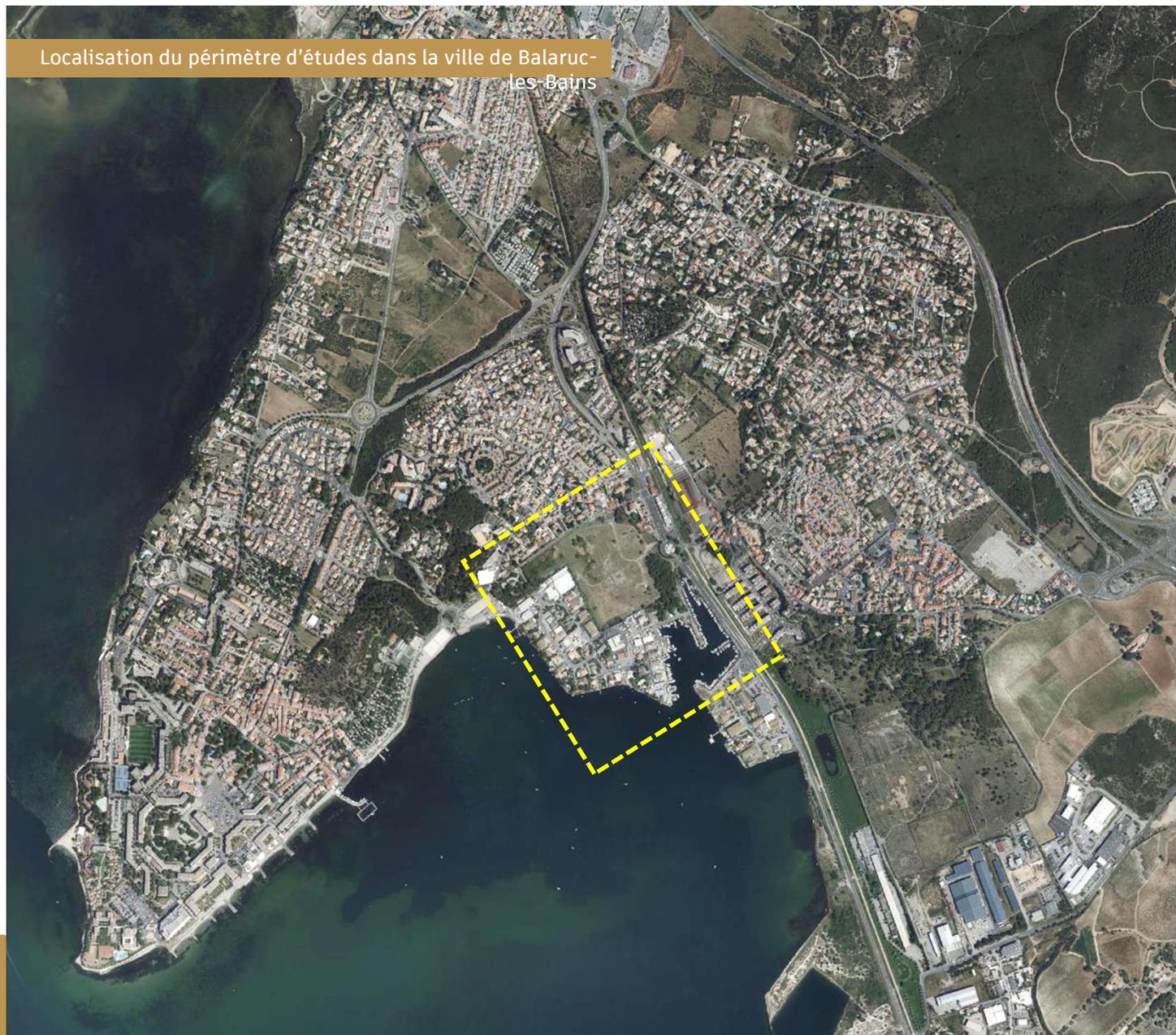
Plan guide & programme

Rapport final / Septembre 2025

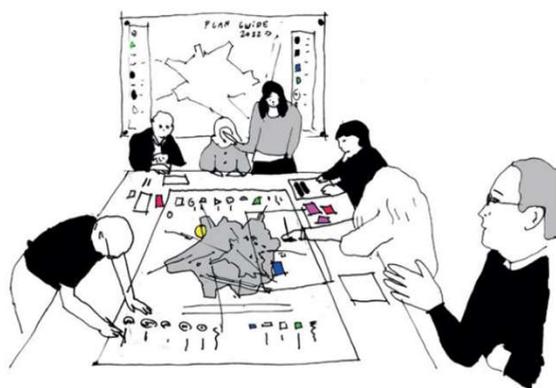


RAPPEL DU SITE D'ÉTUDES

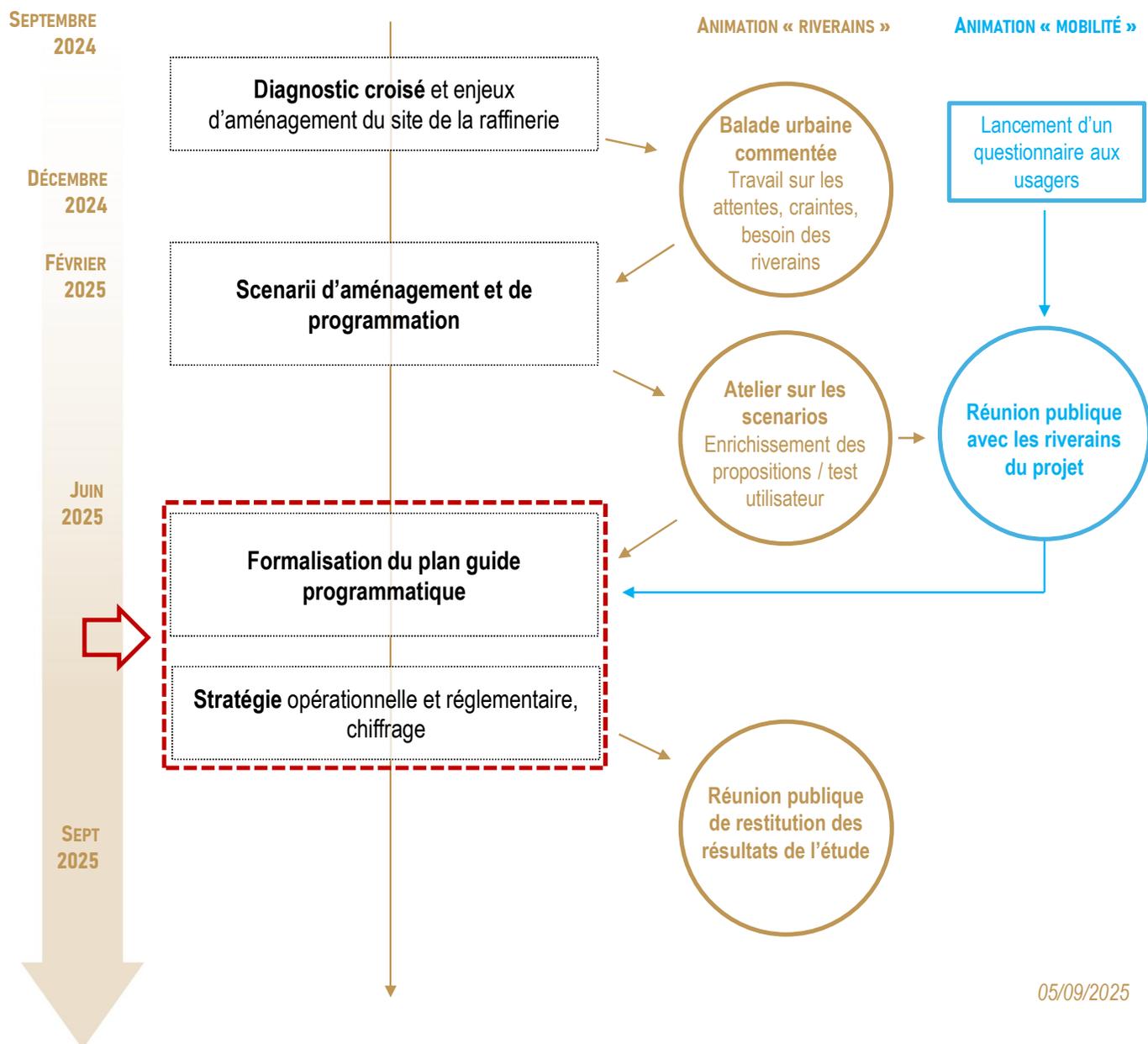
*Le site aujourd'hui
et l'emprise du périmètre
de réflexion*



RAPPEL DU DÉROULÉ DE LA MISSION ET DE L'ANIMATION



Balaruc-Les Bains (34) | Raffinerie du Midi - Suttel
Plan guide & stratégie opérationnelle





**RAFFINERIE
SUTTEL**
Concertation

UNE DÉMARCHE CONCERTÉE

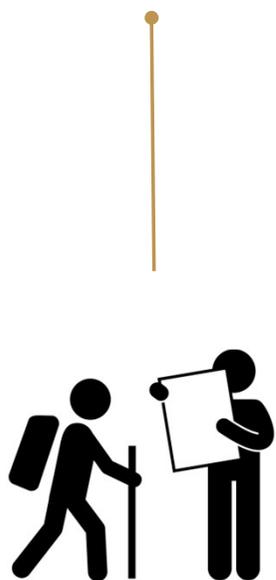
UNE DÉMARCHE PARTICIPATIVE ET CONCERTÉE

Une démarche de concertation publique a été mise en place pendant toute la durée de l'étude de programmation.

Balade urbaine

30 novembre 2024

25 participants



Questionnaire en ligne

Entre octobre et novembre 2024

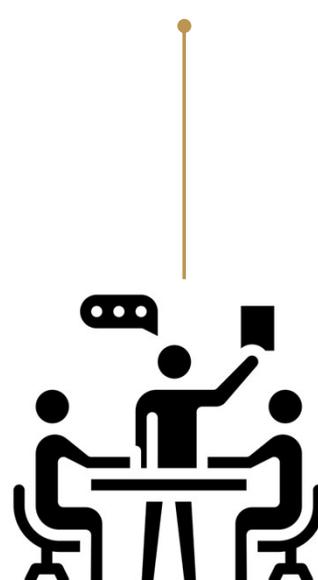
89 réponses



Atelier participatif

18 mars 2025

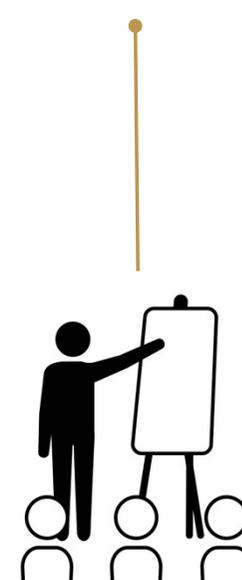
19 participants



Réunions publiques

24 avril 2025 (12 riverains)

27 août 2025



Un registre à disposition

Pour collecter les remarques et avis
(dématérialisé et papier)



L'EXPRESSION D'ATTENTES CLAIRES

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.

L'insécurité des piétons face aux cyclistes

Le conflit d'usage entre professionnels et promeneurs

Limiter les nuisances liées aux circulations

Limiter le nombre de voitures dans la station



LA FORMULATION DE PROPOSITIONS QUI ONT ÉTÉ INTÉGRÉES AU PROJET

Plusieurs propositions ont été formulées au cours de l'atelier et ont permis de faire évoluer le projet :

- La création de **pistes cyclables** afin de sécuriser les déplacements piétons et les sorties de véhicules des riverains de l'Avenue de la Gare
- L'**éloignement des aires de stationnement** par rapport aux riverains
- L'**aménagement d'un « parc » paysager** au plus proche des quartiers résidentiels
- Une **meilleure gestion des conflits d'usages** entre professionnels et promeneurs sur le site de Suttel





**RAFFINERIE
SUTTEL**
Concertation

RAPPEL DES CONTRAINTES ET DES ENJEUX

SYNTHÈSE DES CONTRAINTES

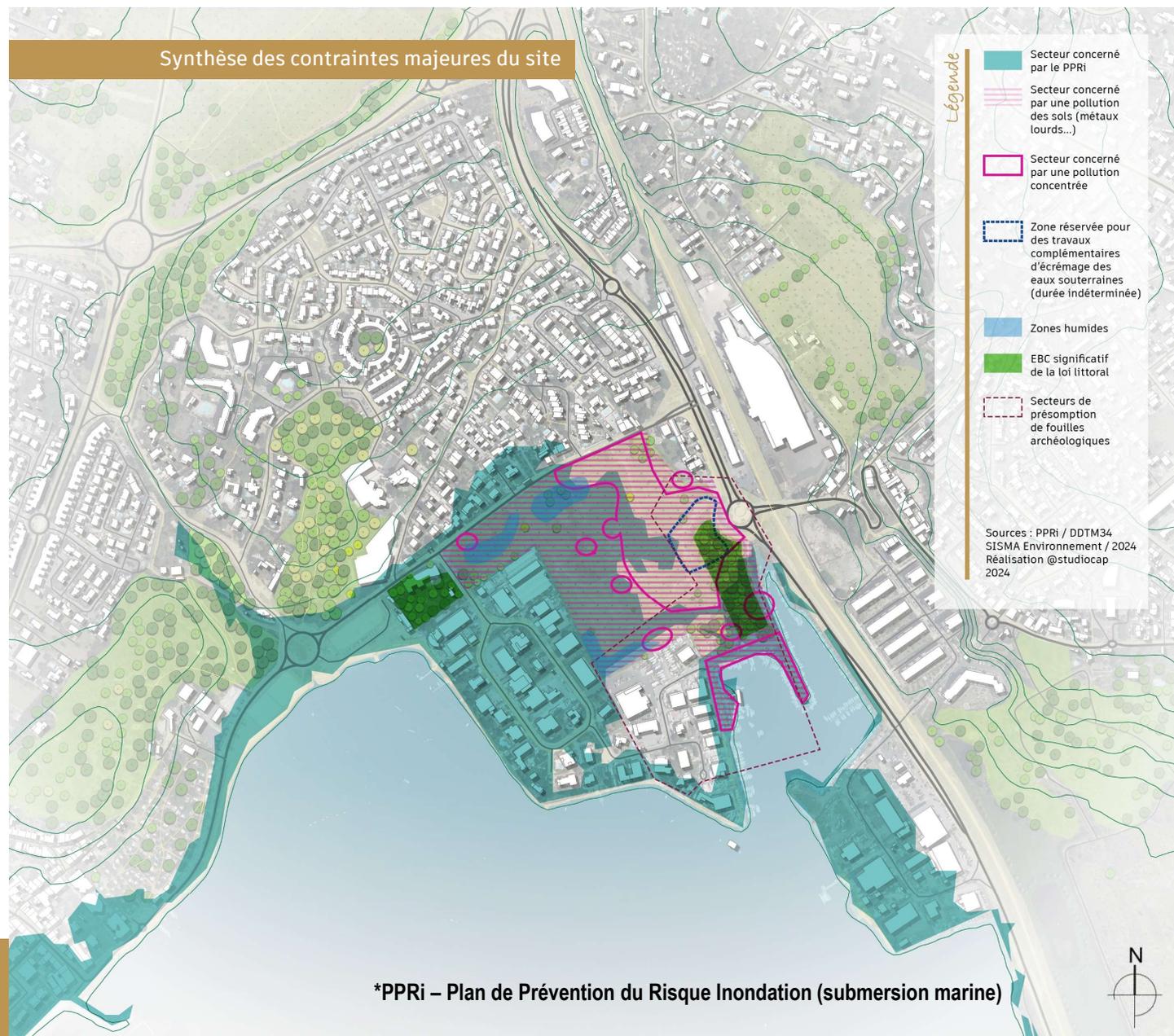
- **Pollution des sols (et en particulier aux hydrocarbures)**
 - ⇒ *Contrainte financière et d'usages futurs des sols*
- **Présence d'une zone contrainte liée aux travaux de dépollution à venir**
 - ⇒ *Contrainte technique et temporelle*
- **Contrainte hydraulique**
 - ⇒ *Contrainte technique : remblais/déblais interdits ou à éviter au maximum*
- **Présence de 3 zones humides ;**
 - ⇒ *Contrainte environnementale et financière : compensation 3 fois la surface impactée*
- **Un Espace Boisé Classé (EBC) significatif sur la pinède**
 - ⇒ *Contrainte règlementaire et paysagère*

Ces contraintes réduisent la capacité d'accueil du site et impliquent une très forte « sobriété » des aménagements à envisager sur le site.



Balaruc-Les Bains (34) | Raffinerie du Midi - Suttel
Plan guide & stratégie opérationnelle

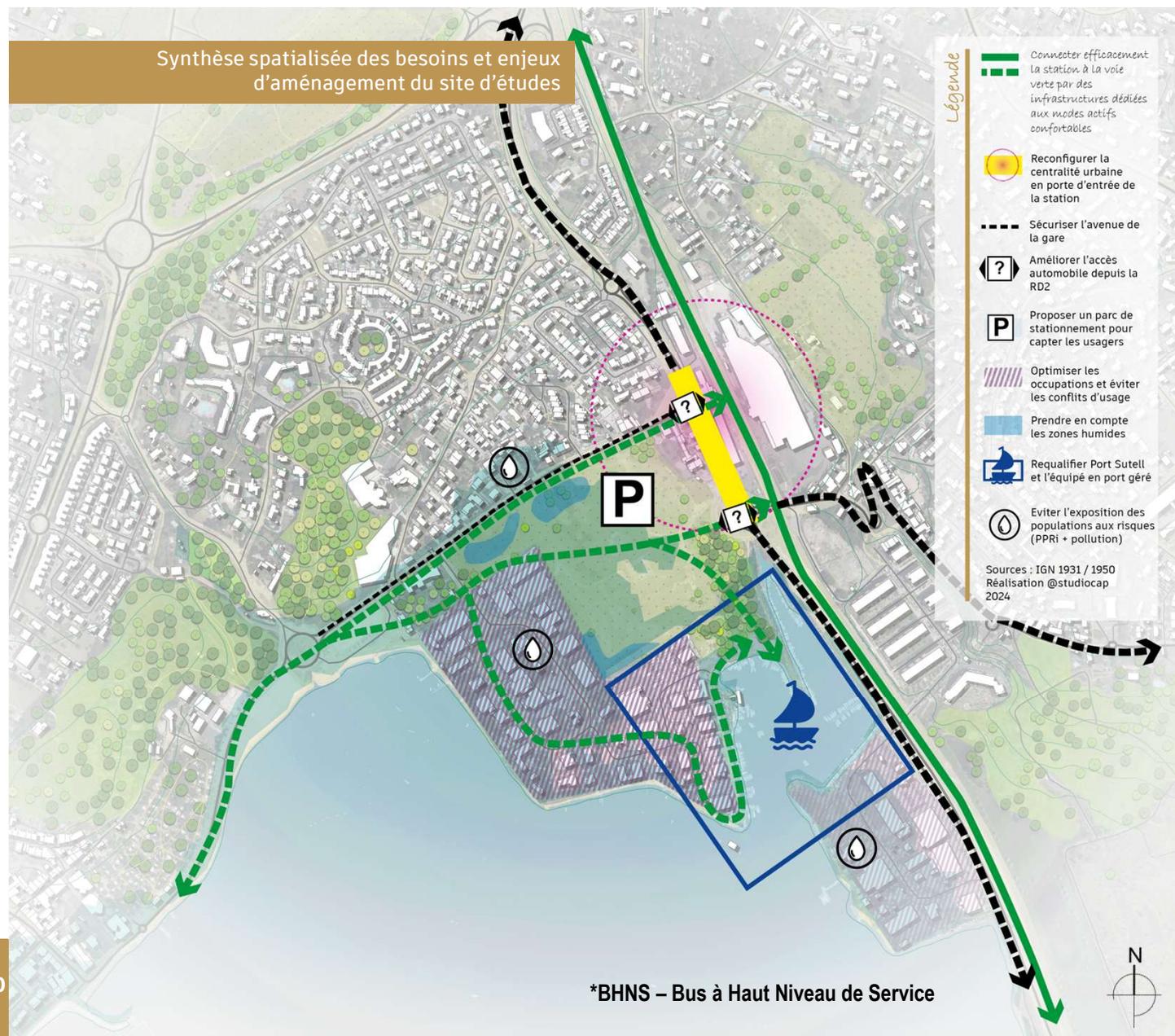
9



LES BESOINS & ENJEUX DU SITE

Le diagnostic met aussi en évidence des premiers enjeux :

- **Sécuriser l'avenue de la gare**, en particulier pour les modes actifs (piétons, cycles)
- **Connecter efficacement la station aux axes de mobilité structurants** (RD2, voie verte et axe B.H.N.S. Balaruc - Sète)
- **Contribuer à l'évolution des pratiques de mobilité sur la commune** et en particulier sur la station en programmant un parc de stationnement (un besoin estimé à environ 500 places) pour capter les véhicules en amont du cœur de station et développer les modes de déplacements alternatifs
- **Répondre à la compensation de l'urbanisation du territoire communal** d'aménagement au titre de l'artificialisation des sols...
- Améliorer le **fonctionnement du site de Suttel**



C ■



PRÉSENTATION DU PLAN GUIDE RETENU

LE SCÉNARIO RETENU



LE SCENARIO 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,
- La mise à distance du stationnement par rapport aux habitations,
- Le moindre impact environnemental,
- La possibilité d'aménager un parc en entrée de ville,
- Une réduction du risque inondation



LE SCENARIO RETENU

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 un parking aérien, sur lequel pourra s'implanter un parking silo à plus long terme **1**
- Une meilleure sécurisation des cheminements doux (séparation des modes piétons, cyclables et automobiles) sur le tronçon ouest **2**
- L'intégration d'une réserve foncière pour la création d'un port à sec **3**



LE SCENARIO RETENU / UN PROJET SUR LE TEMPS LONG

Le projet pourra se dérouler en 3 étapes pour permettre à la Commune d'aménager progressivement le site et de lisser le coût des travaux sur plusieurs années.

Une 1^{ère} étape avec un stationnement en surface de 290 places



Une 2^{nde} étape avec la réalisation d'un parking silo de 400 places



Une réserve foncière dédiée à la création d'un port à sec pour le site de « Port Suttel »



1.
ZOOM SUR
L'ENTRÉE DE LA
STATION



ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION



ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION

Fonctionnement viaire et vitesses

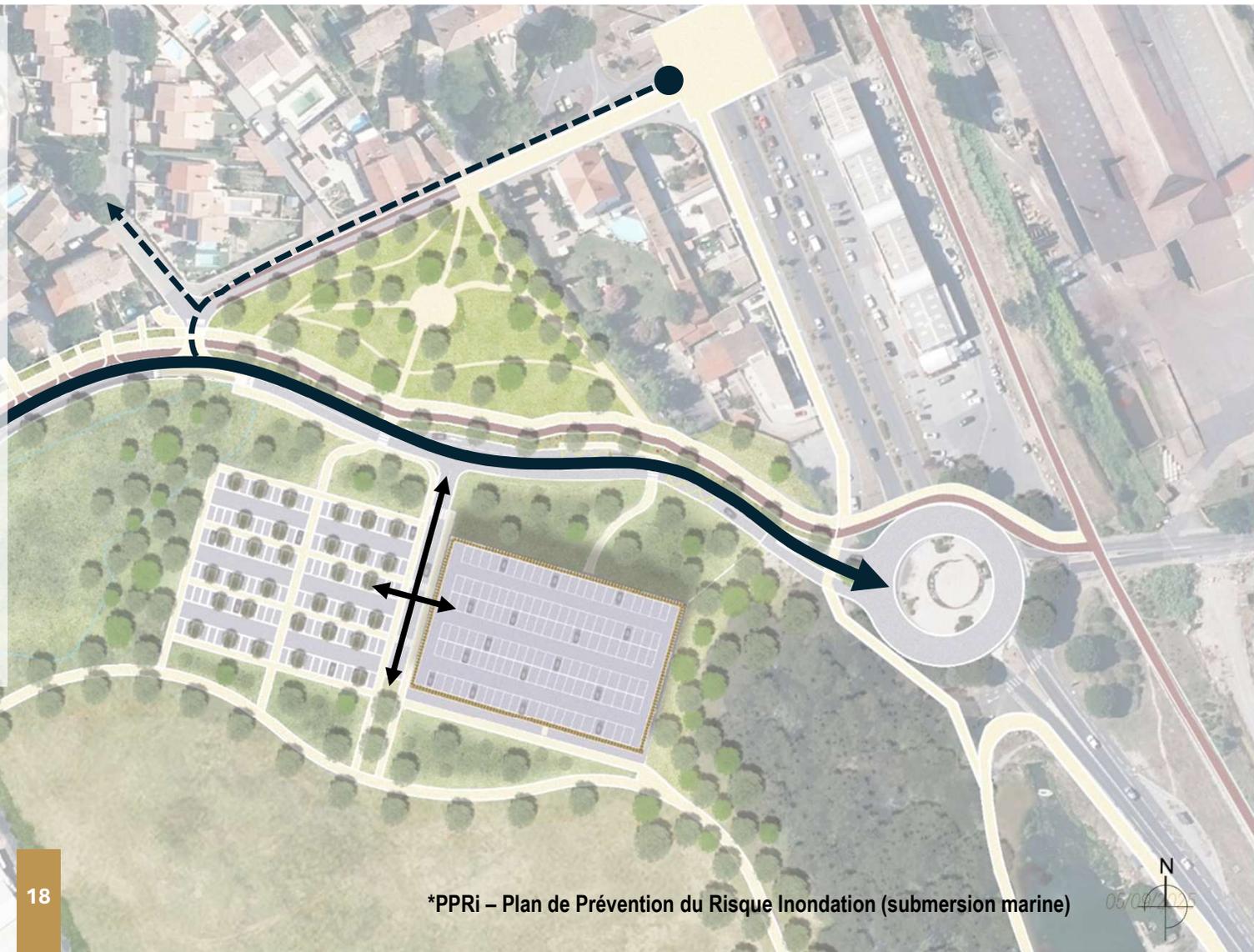
Le prévoit de créer un nouvel axe à deux voies depuis le giratoire de la RD2 sur une partie du site (hors PPRi*) pour se connecter à l'avenue de la Gare qui sera réaménagée.

Le dimensionnement de cette nouvelle voie sera compatible avec le trafic actuel de l'avenue de la Gare à savoir de 8 700 véhicules/jour deux sens.

L'avenue de la Gare sera en partie transformée en boulevard urbain (partie Ouest) et en partie en voie de desserte locale en impasse (partie Est).

Cet aménagement intégrera 2 sections :

- La section de l'avenue de la Gare réaménagée et la voie nouvelle sur lesquelles 2 solutions sont envisageables
 - Une voie à 50 km/h avec des plateaux surélevés à 30 km/h en section courante et/ou au droit des carrefours (cf. rue des Mouettes et au droit de l'entrée/sortie du parking)
 - Ou une voie à 30 km/h depuis la RD2 sous réserve d'aménagements de modération des vitesses
- La section de l'avenue de la Gare en impasse : voie limitée à 20 ou 30 km/h



ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION

Fonctionnement des Transports Collectifs

L'entrée de Ville sera aménagée pour accueillir une desserte en Transport Collectif raccordée au futur BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) de la RD2.

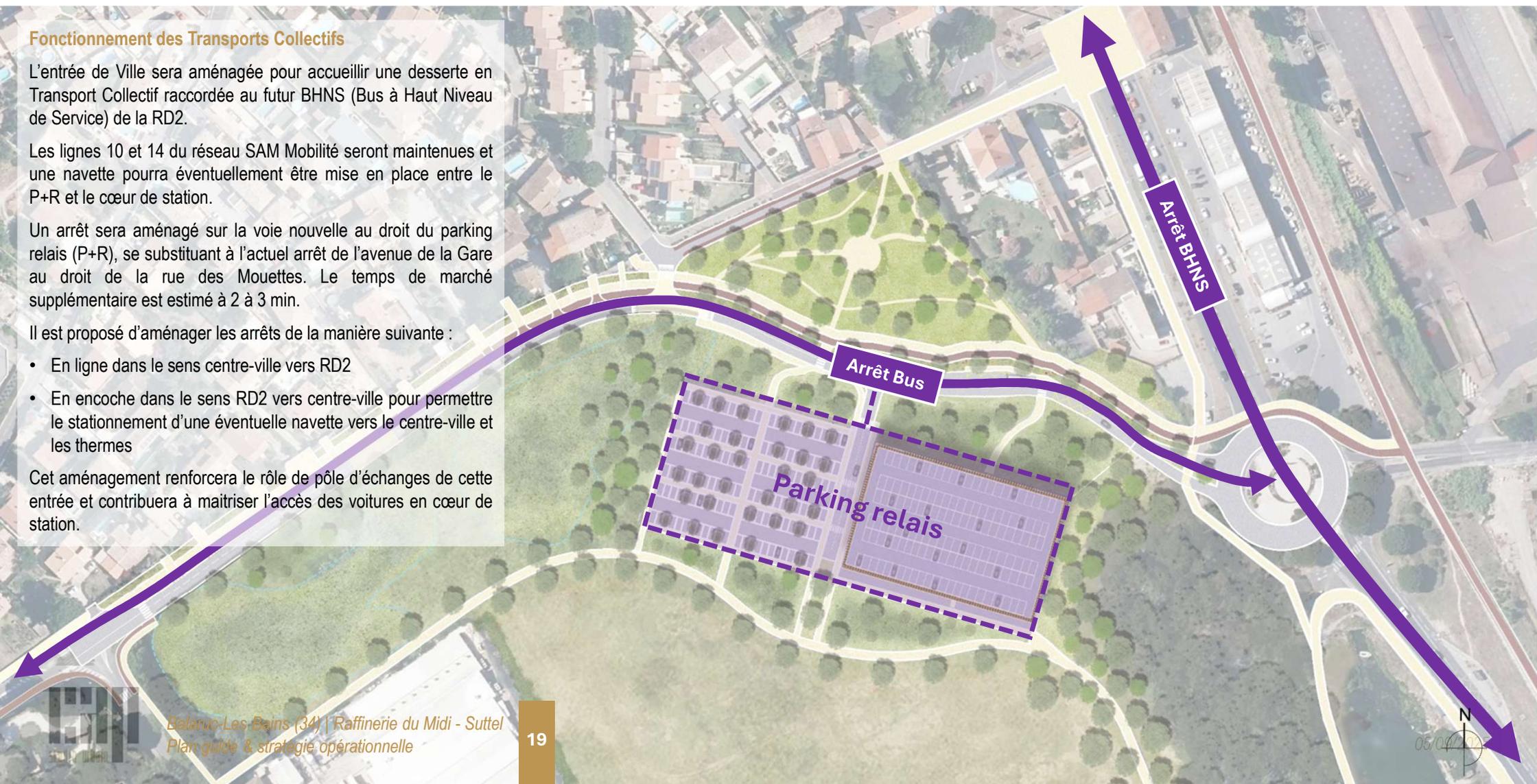
Les lignes 10 et 14 du réseau SAM Mobilité seront maintenues et une navette pourra éventuellement être mise en place entre le P+R et le cœur de station.

Un arrêt sera aménagé sur la voie nouvelle au droit du parking relais (P+R), se substituant à l'actuel arrêt de l'avenue de la Gare au droit de la rue des Mouettes. Le temps de marché supplémentaire est estimé à 2 à 3 min.

Il est proposé d'aménager les arrêts de la manière suivante :

- En ligne dans le sens centre-ville vers RD2
- En encoche dans le sens RD2 vers centre-ville pour permettre le stationnement d'une éventuelle navette vers le centre-ville et les thermes

Cet aménagement renforcera le rôle de pôle d'échanges de cette entrée et contribuera à maîtriser l'accès des voitures en cœur de station.



ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION

Déplacements modes actifs

Le projet intègre la création d'une piste cyclable bidirectionnelle unilatérale (3 m) sur l'itinéraire de la voie nouvelle et de l'Avenue de la Gare, en limite Nord en lien avec la desserte riveraine / résidentielle.

Les cheminements doux seront écartés des habitations par une noue paysagère de 3 m. Deux variantes sont possibles :

- Les cheminements piétons et cycles sont implantés de côté des habitations
- Le cheminement piéton est implanté de côté des habitations et la piste cyclable est implantée de l'autre côté de la chaussée.

La partie en impasse de l'Avenue de la Gare sera aménagée en voie partagée. Plusieurs solutions peuvent être envisagées en cohérence avec les faibles trafics riverains (quelques véhicules par jour) : la zone de rencontre ou la Chaussée à Voie Centrale Banalisée (chaucidou).

Un maillage piéton sera mis en place sur l'ensemble des aménagements prévus (voie nouvelle et avenue de la Gare réaménagée).

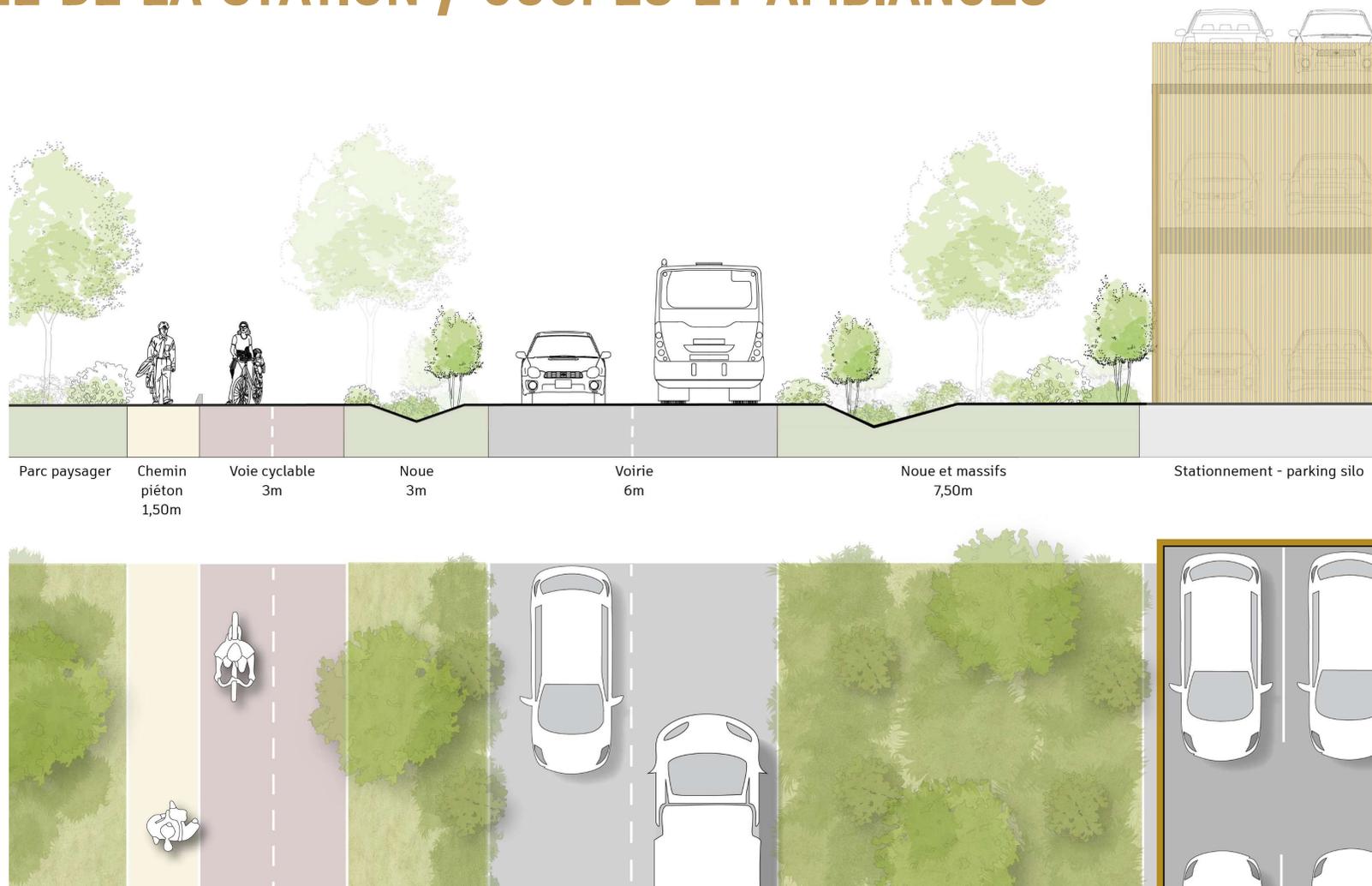
Un cheminement piéton permettra de connecter le site de « Port Suttel » aux aménagements de l'entrée de la station et au parking relais.

-
- ↔ Continuités piétonnes
 - ↔ Pistes cyclables bidirectionnelles
 - ↔ Chaussée à voie centrale banalisée (chaucidou avec marquage pour les cycles)

ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION / COUPES ET AMBIANCES

COUPE VOIE NOUVELLE

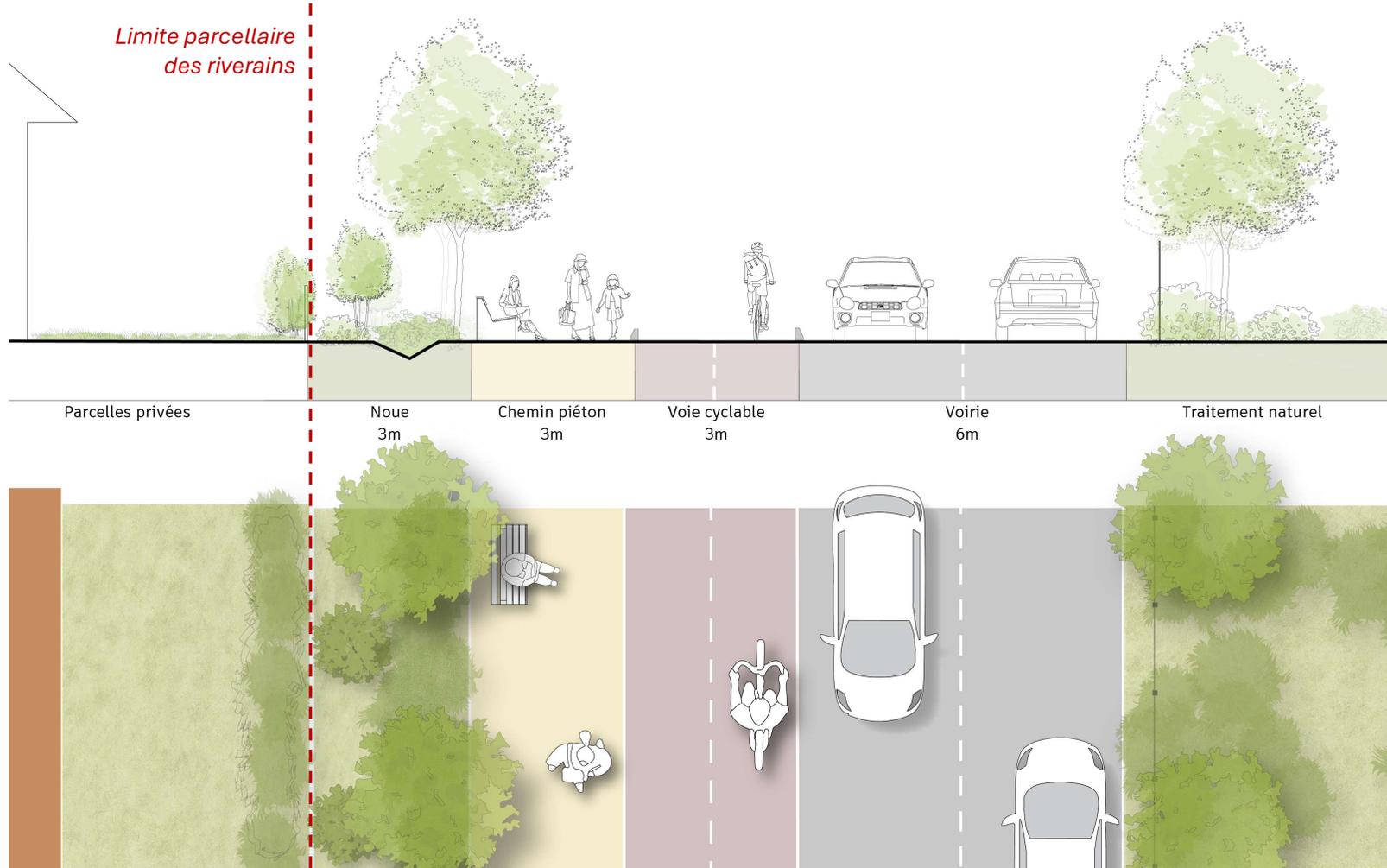
La voie nouvelle sera séparée des cheminements doux par une noue végétalisée de 3 mètres. De l'autre côté de la voie, une autre noue sera également aménagée et accompagnée d'espaces paysagers qui participeront à l'intégration paysagère du parking relais.



ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION / COUPES ET AMBIANCES

COUPE AVENUE DE LA GARE / SECTION OUEST (VARIANTE 1)

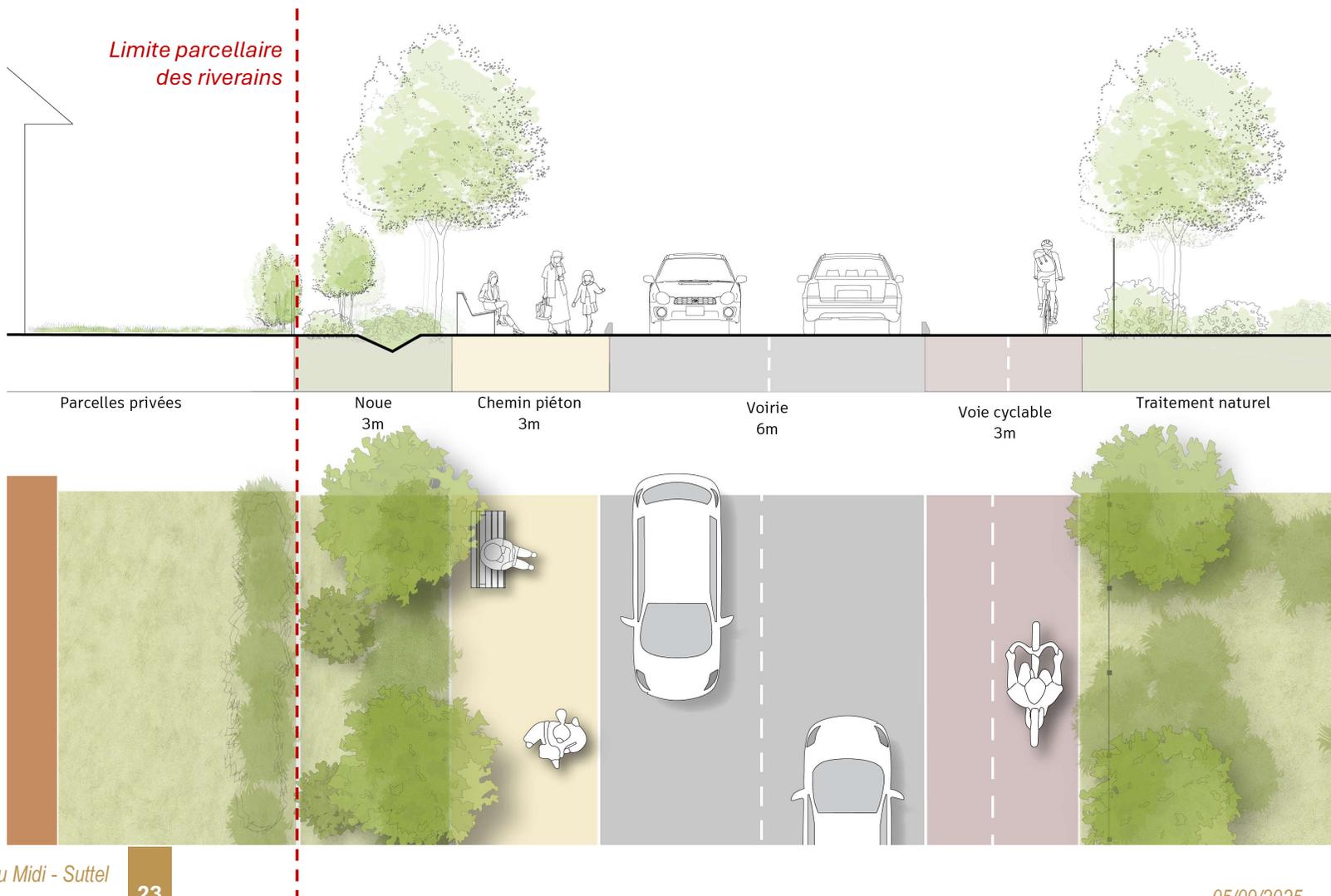
Dans cette variante, les cheminements doux sont aménagés du côté des parcelles des riverains. Une noue végétalisée est aménagée entre les cheminements doux et la limite parcellaire afin de faciliter la sortie des véhicules riverains. La chaussée est décalée de son axe actuel sur le site de la Raffinerie du Midi.



ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION / COUPES ET AMBIANCES

COUPE AVENUE DE LA GARE / SECTION OUEST (VARIANTE 2)

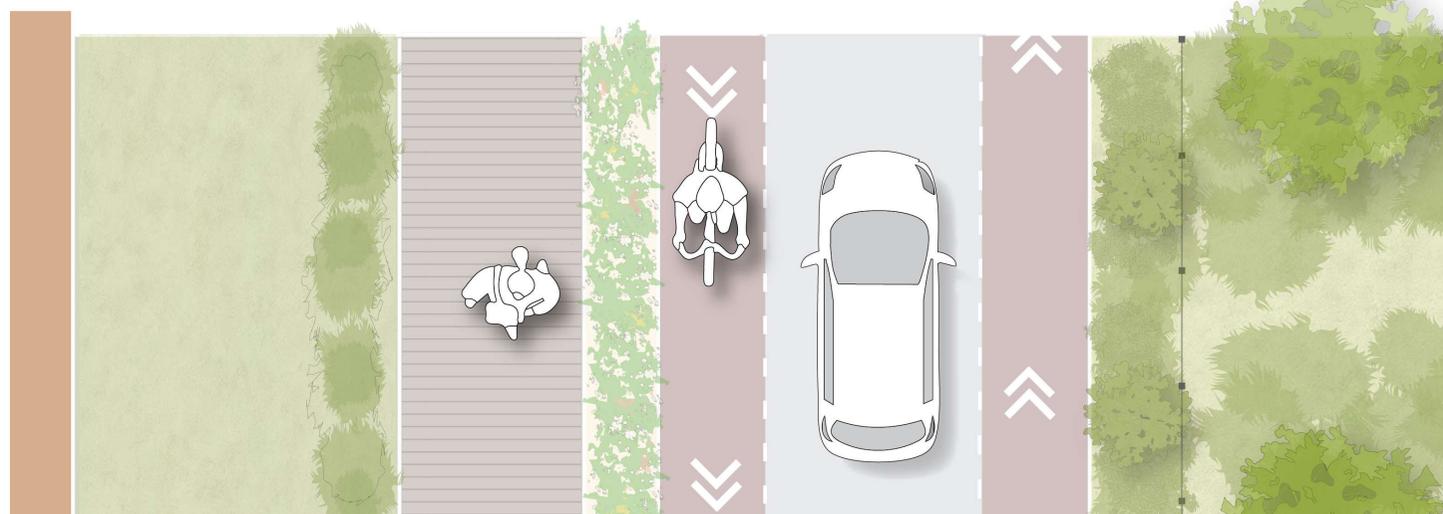
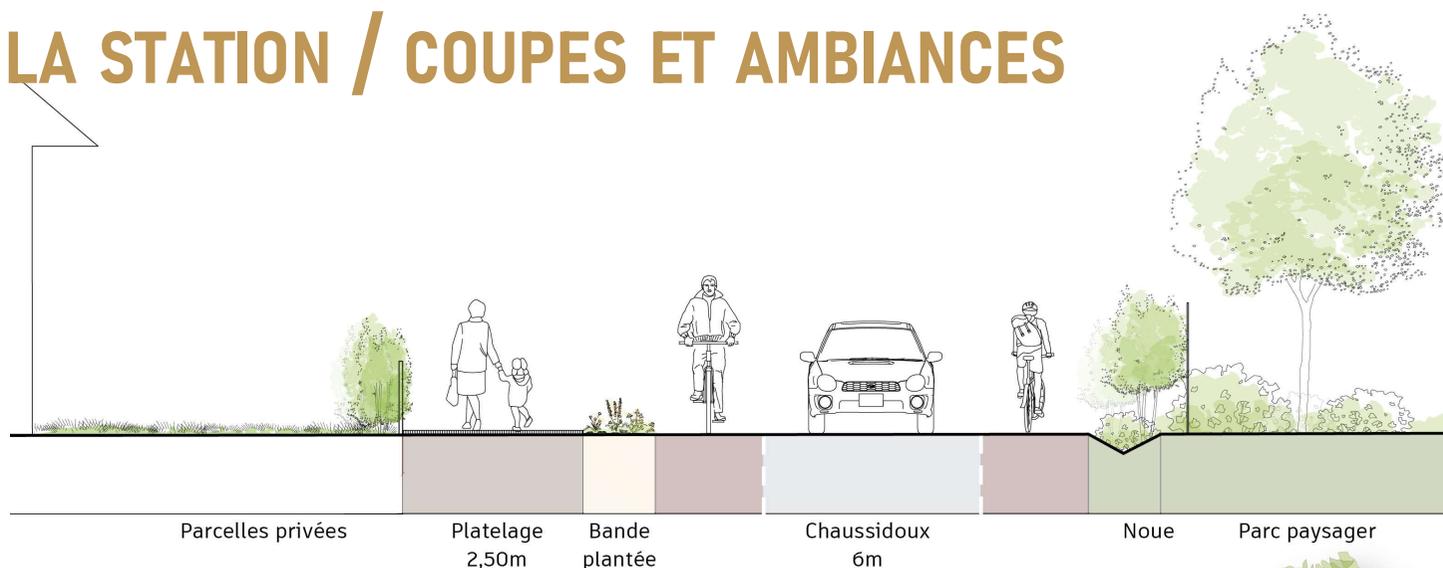
Dans cette variante, le cheminement piéton sera aménagé du côté des parcelles des riverains. La piste cyclable sera déplacée de l'autre côté de la chaussée.



ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION / COUPES ET AMBIANCES

COUPE AVENUE DE LA GARE / SECTION EN IMPASSE (CHAUCIDOU)

Le cheminement piéton actuel et la bande plantée seront maintenus en place. Des marquages seront réalisés de part et d'autre de la chaussée pour matérialiser le cheminement cyclable. Les véhicules roulent au centre de la chaussée dans les 2 sens de circulation et se déportent sur le cheminement cyclable lorsqu'ils se croisent. Un autre type d'aménagement est également envisageable : la zone de rencontre.



ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION

UNE VOIE CENTRALE BANALISÉE POUR PERMETTRE D'INSÉRER DES CONTINUITÉS CYCLABLES TOUT EN MAINTENANT LA DESSERTE AUTOMOBILE RIVERAINE



ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION

UNE BALADE DÉDIÉE
AUX MODES ACTIFS
POUR CONNECTER SUTTEL
DEPUIS L'AIRE DE
STATIONNEMENT



Balaruc-Les Bains (34) | Raffinerie du Midi - Suttel
Plan guide & stratégie opérationnelle

Des aménagements légers mènent vers « Port Suttel » sans permettre de rester sur le site...

ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION

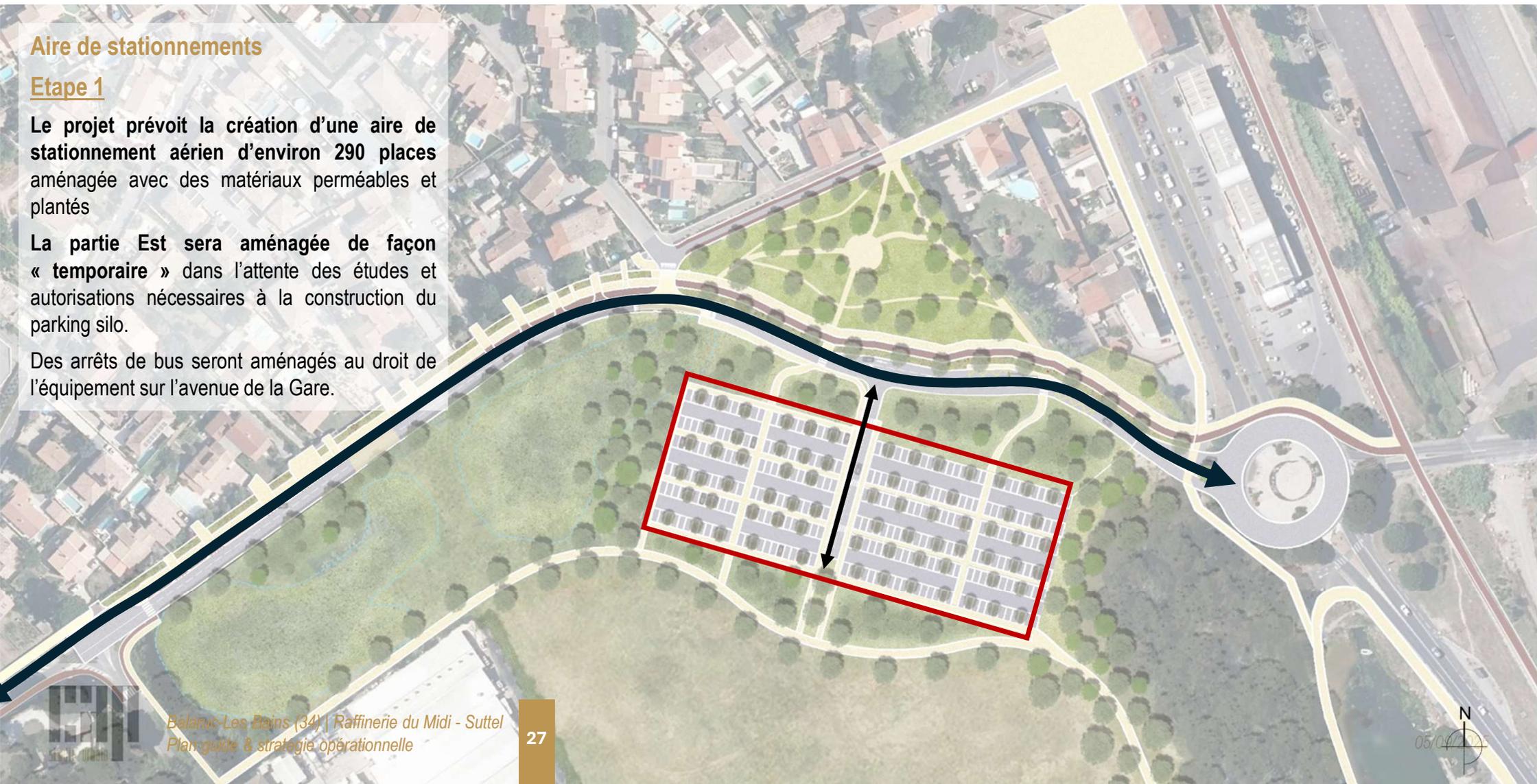
Aire de stationnements

Etape 1

Le projet prévoit la création d'une aire de stationnement aérien d'environ 290 places aménagée avec des matériaux perméables et plantés

La partie Est sera aménagée de façon « temporaire » dans l'attente des études et autorisations nécessaires à la construction du parking silo.

Des arrêts de bus seront aménagés au droit de l'équipement sur l'avenue de la Gare.



ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION / LES STATIONNEMENTS AÉRIENS



Balaruc-Les Bains (34) | Raffinerie du Midi - Suttel
Plan guide & stratégie opérationnelle

ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION

Aire de stationnements

Étape 2

Le projet propose la création d'un **Parking Silo** de **408 places** en R+1 soit 3 niveaux de stationnement sur le côté Est.

A ce parking, s'ajoutent les **130 places de stationnement aérien** (côté Ouest) réalisées à l'étape 1.

Soit environ **540 places au total**

Ces stationnements seront reliés aux arrêts de bus / navettes en transport collectif.



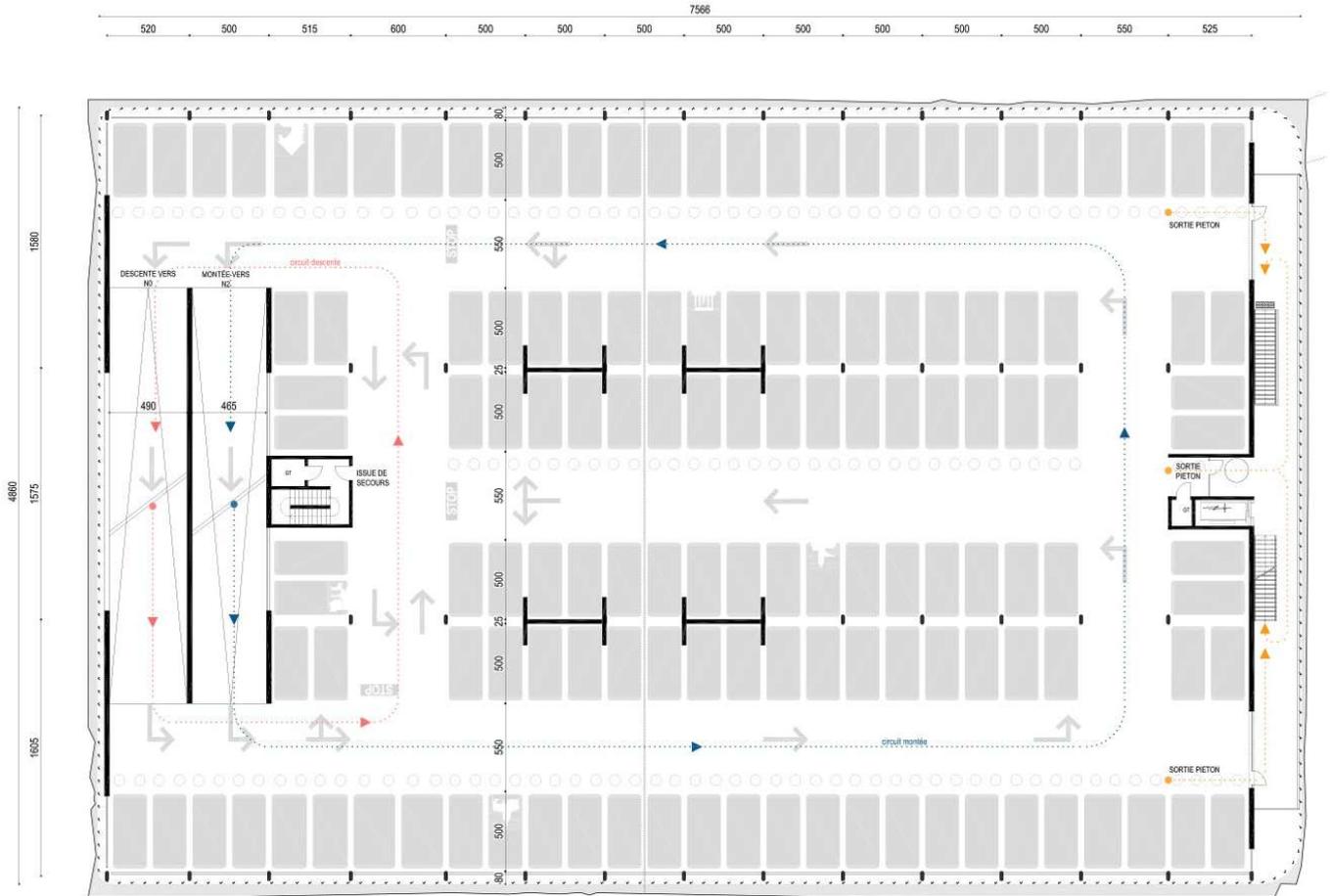
LE PARKING SILO

Le Parking silo

Son emprise au sol serait approximativement de 3600 m²

Il sera en R+1 soit une hauteur d'environ 8 m. Ainsi, il développera 3 niveaux utiles (3^{ème} niveau à ciel ouvert) avec 36 places par niveau soit **un total de 408 places**.

Le coût de cet ouvrage est estimé entre 3 et 4 M€ (hors fondations spéciales). Il devra être construit de manière à permettre de maintenir une transparence hydraulique



LE PARKING SILO / INSPIRATIONS



Balaruc-Les Bains (34) | Raffinerie du Midi - Suttel
Plan guide & stratégie opérationnelle

Exemple de silo en R+1 illustrant l'ouvrage envisagé

LE PARKING RELAIS / FONCTIONNEMENT ET FINANCEMENT

L'offre totale projetée au regard des contraintes du site est de 540 places .

L'objectif du parking relais est de répondre aux besoins de stationnement multiples de longue durée, au-delà de 5/6 heures par jour (identifiés en cœur de station) notamment pour les usagers suivants :

- Salariés des Thermes
- Curistes à la journée ou sur plusieurs jours
- Résidents autres
- Usagers en lien avec la station de B.H.N.S.

Cette aire de stationnement est certes « à distance » du cœur de station (25 min à pied environ) mais elle sera facilement et directement accessible en entrée de station depuis l'axe RD2 par le giratoire.

Le niveau d'usage et l'attractivité de ces stationnements sont conditionnés par la mise en place d'une réglementation du stationnement dans le cœur de station (dont la tarification différenciée est une des composantes).

Fonctionnement du parking

Le principe de gratuité est peu efficace en matière de gestion des usages et sur le plan financier .

Il serait opportun de mettre en place une offre de P+R réglementée pour :

- orienter les usages, en cohérence avec la politique de stationnement du cœur de station à définir et à mettre en œuvre : stationnement « public » à la journée suivant un forfait (ex. : 2€/jour), stationnement « curistes » à la journée ou à la semaine (ex. : 10€/semaine - proposition de tarification à étudier pour qu'elle soit « acceptable » dans le cadre d'un usage P+R).
- contribuer à sa faisabilité financière.

La réglementation de l'équipement ainsi que celle du stationnement en cœur de station contribueront la viabilité financière de l'opération.

ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION / INTENTIONS PAYSAGÈRES

Parc paysager

Mise à distance des stationnements

La Tamarissière

Promenade ombragée

Un accompagnement paysager aux ambitions multiples :

1/ L'intégration des voiries et des infrastructures

2/ La préservation et valorisation de la biodiversité

3/ La création d'aménités et la valorisation de l'entrée de ville



ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION / INTENTIONS PAYSAGÈRES

Les voiries et infrastructures feront l'objet d'aménagements paysagés avec notamment :

- La création de noues paysagères
- La végétalisation des espaces de stationnement aérien
- L'alignement d'arbres le long de la voirie pour structurer l'espace et contribuer à réduire de la vitesse
- La prolongation de l'espace boisé classé pour venir « envelopper » le futur parking silo



ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION / INTENTIONS PAYSAGÈRES

Le projet préservera et valorisera la biodiversité un recréant un écosystème fonctionnel : la Tamarissière

- En préservant les zones humides temporaires à fort potentiel de biodiversité
- En maîtrisant le développement des plantes invasives
- En replantant des espèces végétales sauvages adaptées



Actuellement, un site colonisé par les herbes de la Pampa (*Cortadoeria selloana*), les cannes de Provence (*Arundo donax*), ailante, robinier, classés sur la liste des EVEC Occitanie

Un potentiel de renaturation important grâce à la replantation d'espèces végétales adaptées aux conditions particulières du site



Balaruc-Les Bains (34) | Raffinerie du Midi - Suttel
Plan guide & stratégie opérationnelle



Tamaris commun
Tamarix gallica



Soude maritime
Sueda maritima



Obione faux-pourpier
Halimione portulacoides



Scirpe maritime
Bolboschoenus maritimus



Spartine maritime
Spartina maritima



Salicorne vivace
Salicornia perennis



Cresse de Crète
Cressa cretica



Jonc diffus
Juncus effusus

ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION / INTENTIONS PAYSAGÈRES

Création d'aménités et valorisation de l'entrée de ville

Le projet prévoit la création d'un parc paysager pour :

- Créer une accroche en entrée de ville destinée à encourager les déplacements piétons
- Créer un nouvel îlot de fraîcheur pour les Balarucois



Un parvis structurant l'espace et marquant l'entrée du parc



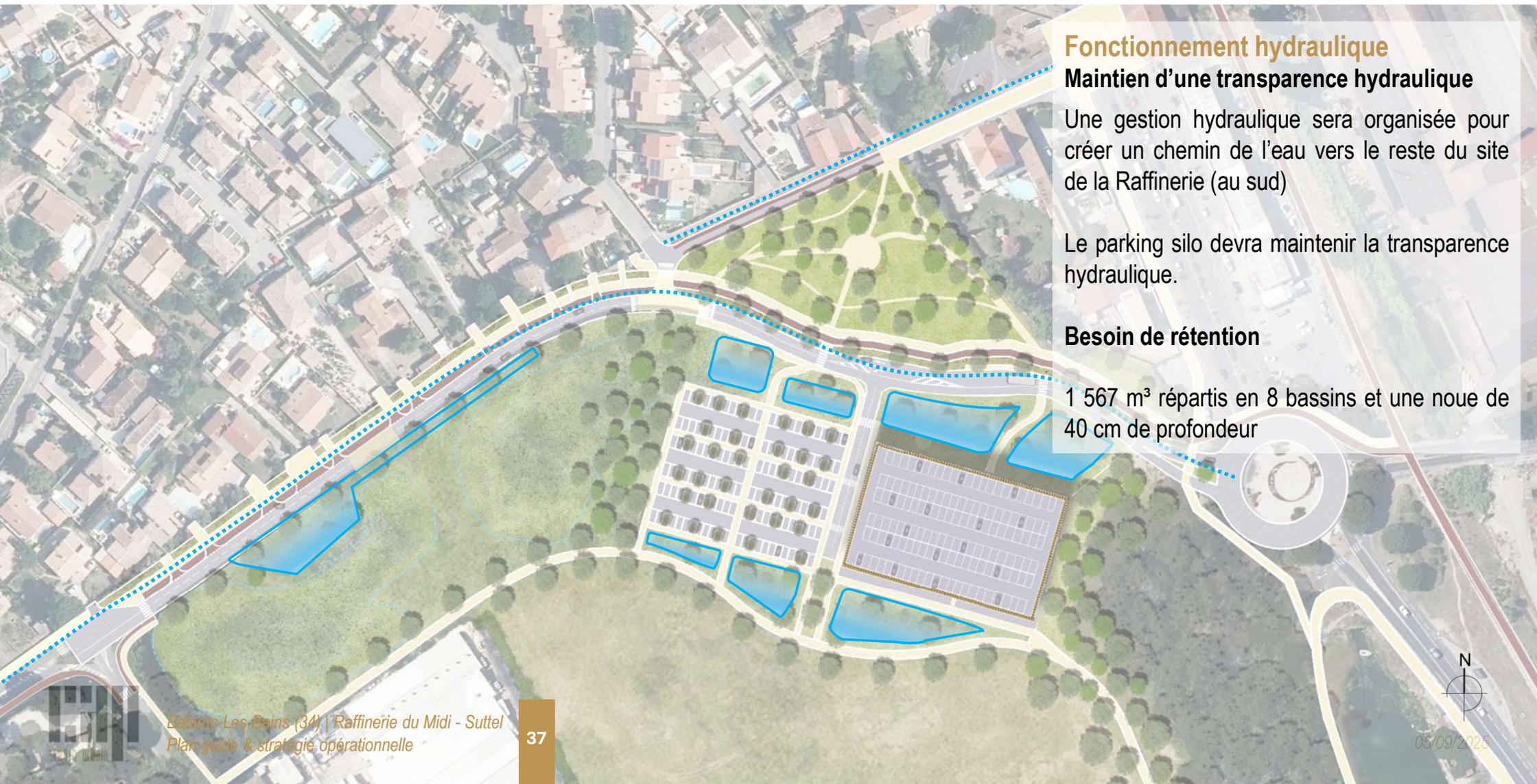
Un parc invitant à la promenade aux ambiances paysagères variées



Préserver la mémoire du site grâce à une signalétique adaptée



ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION



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)

Le parking silo devra maintenir la transparence hydraulique.

Besoin de rétention

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



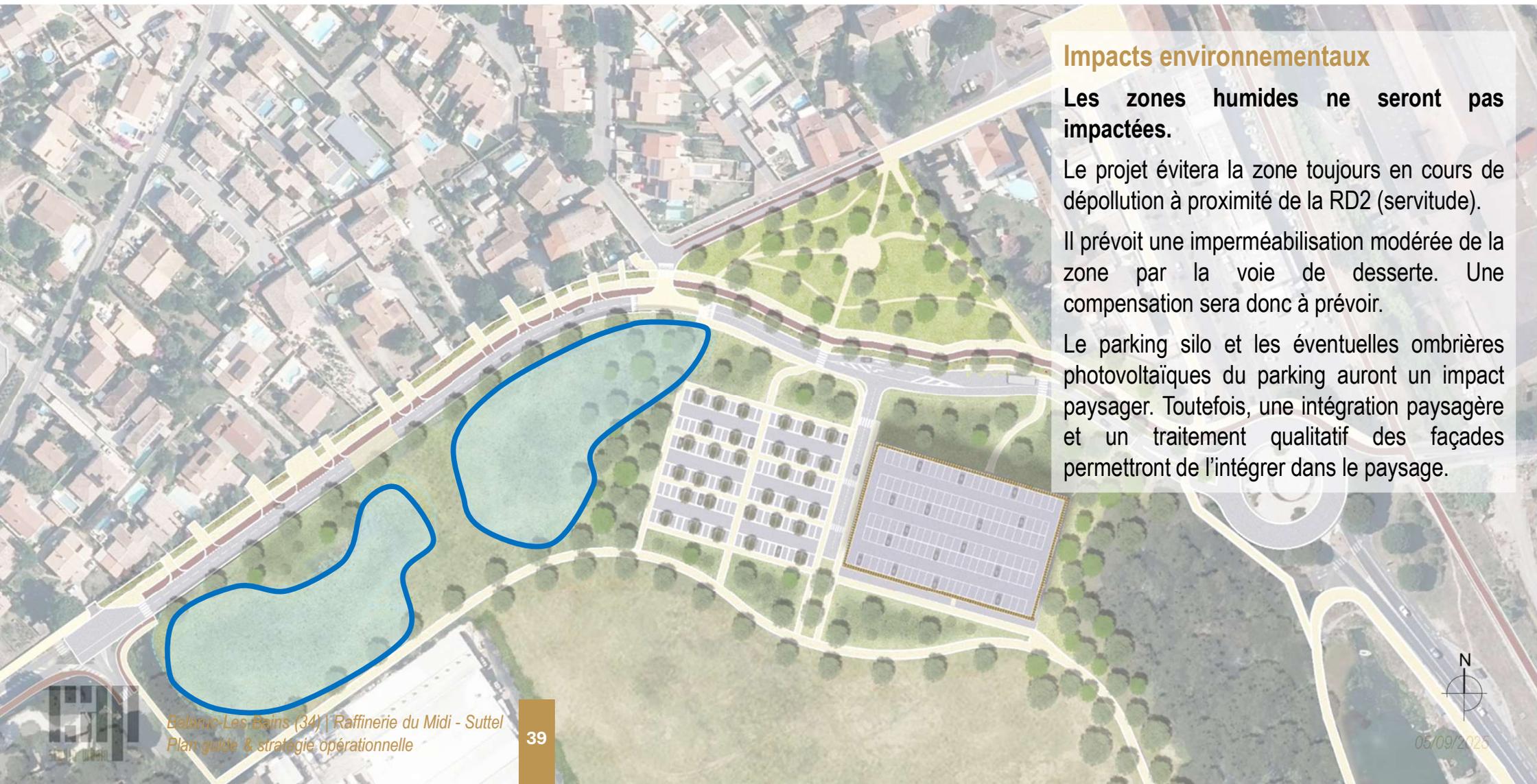
ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION

Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRi)

Les stationnements aériens seront en partie inondables (PPRi) mais la voie nouvelle et le parking seront majoritairement hors PPRi.

L'avenue de Gare réaménagée sera implantée au niveau du terrain naturel et restera inondable lors des épisodes pluvieux (système de voie submersible à mettre en place).

ZOOM SUR L'ENTRÉE DE LA STATION



Impacts environnementaux

Les zones humides ne seront pas impactées.

Le projet évitera la zone toujours en cours de dépollution à proximité de la RD2 (servitude).

Il prévoit une imperméabilisation modérée de la zone par la voie de desserte. Une compensation sera donc à prévoir.

Le parking silo et les éventuelles ombrières photovoltaïques du parking auront un impact paysager. Toutefois, une intégration paysagère et un traitement qualitatif des façades permettront de l'intégrer dans le paysage.

2. ZOOM SUR LE SECTEUR DE SUTTEL



ZOOM SUR « PORT SUTTEL »

Le programme prévoit :

1. Une réorganisation du plan d'eau avec la mise en place de pontons flottants (déjà étudié)
2. La valorisation de l'activité des professionnels et l'amélioration des conditions de travail (cohabitation, manutention ...)
3. Un « traitement qualitatif » des espaces publics
4. Des espaces techniques à terre optimisés : quai de manutention, cale organisée et stationnements associés, aire de carénage ...
5. Des stationnements de proximité pouvant être complétés par l'offre du parking silo
6. Un bâtiment d'accueil pour la vie portuaire (capitainerie et locaux associatifs)
7. Un port à sec en complément (en option)

Ce projet d'aménagement devra s'intégrer dans une évolution du mode de gestion de l'activité portuaire pour passer d'un site "sauvage" vers un aménagement portuaire de plaisance.



ZOOM SUR « PORT SUTTEL »

Le plan d'eau

Le projet intègre le réaménagement du plan d'eau avec **300 anneaux de plaisance et des Autorisations d'Occupations Temporaires (AOT) pour les professionnels**

La configuration des places devra être cohérente avec les usages actuels.

Rappel : le nombre d'anneaux est restreint par **Schéma de Mise en Valeur de la Mer** (300 anneaux).

Le projet propose de réorganiser le site avec un système de pontons flottants qui permet de :

- Eviter ou limiter les pieux au regard des enjeux de pollution / hydrocarbures dans le sol
- Ancrer par chaînes et corps mort sur le fond, a priori possible ici vues les faibles variations de niveau d'eau (à confirmer par des études techniques adaptées)
- A explorer : mise en place d'une solution visant à apaiser l'entrée du port contre l'agitation



ZOOM SUR « PORT SUTTEL »

Les espaces à terre

Ils comprendront :

1. Un quai technique dégagé en fond de plan d'eau pour la manutention par les moyens des professionnels avec une grue mobile et un chariot à fourche.
2. Une cale de mise à l'eau optimisée: reprofilage, allongement, élargissement et ajout ponton d'attente
3. Une aire de manœuvre de la cale et de la zone de stationnement des automobiles avec attelages pendant navigation
4. Des stationnements des usagers du port
5. Une aire de carénage (400 m² environ) permettant de collecter les effluents
6. Option : un port à sec soit au sol, soit sur 1 niveau d'environ 50 à 80 places.



ZOOM SUR « PORT SUTTEL »

Aménagement des espaces publics

Ils intégreront :

- **Des places de stationnement de proximité** (20 à 30 places environ dédiées aux clients, services, associations et capitainerie)
- **Des itinéraires modes actifs réorganisés** pour éviter la zone technique et éviter les conflits d'usage
- **Un traitement qualitatif des espaces publics** pour un aménagement portuaire « esprit nature » faisant la part belle à la perméabilité et au végétal



ZOOM SUR « PORT SUTTEL » / INTENTIONS PAYSAGÈRES

- Des connexions piétonnes en site propre, avec un accès aux espaces de stationnement par une promenade ombragée seront créées.
- Des berges végétalisées redonnant un caractère naturel au site seront aménagées.



ZOOM SUR « PORT SUTTEL » / INTENTIONS PAYSAGÈRES



ZOOM SUR « PORT SUTTEL » / INTENTIONS PAYSAGÈRES

Réaménager qualitativement
les rives de l'étang



Balaruc-Les Bains (34) | Raffinerie du Midi - Suttel
Plan guide & stratégie opérationnelle

47

Quais de Loire

05/09/2025

ZOOM SUR « PORT SUTTEL »

Un bâtiment d'accueil des fonctions portuaires, un bâtiment flottant ?

Une localisation stratégique

Ce bâtiment polyvalent comprendra :

- Une capitainerie pour la gestion l'accueil et la technique : 70m²
- Des vestiaires / sanitaires : 20 m²
- Des bureaux pour les assos : 3 x 15m² = 45 m²

Soit un bâtiment d'environ 120-150 m²



Capitainerie flottante du vieux port de Marseille



Capitainerie flottante de Sète

3.

UN AMÉNAGEMENT
RÉSILIENT FACE
AUX RISQUES
D'INONDATION



MODÉLISATIONS HYDRAULIQUES

CARTOGRAPHIE DES HAUTEURS D'EAU - Q2 ANS

Un nouveau modèle numérique de terrain (MNT) a été mis en œuvre afin de simuler les ruissellements avec la mise en place du parking silo et des bassins de compensations à l'imperméabilisation.

Les bassins de compensations, n'ont pas pour vocation l'exondement des ruissellements du bassin versant amont.

L'objectif est la non-aggravation du risque inondation à l'aval et sur les riverains de l'avenue de la Gare.

Les aménagements de voirie et parking étant envisagés sans remblais et au maximum au terrain naturel, on note des hauteurs comprises entre 5 et 30cm au droit des aménagements.

Les ruissellements du site sont dirigés vers les bassins de compensation créés.



MODÉLISATIONS HYDRAULIQUES

CARTOGRAPHIE DES HAUTEURS D'EAU - Q10 ANS

Les ruissellements du site sont dirigés vers les bassins de compensations.

Les aménagements de voirie et parking étant envisagés sans remblais et au maximum au terrain naturel, on note des hauteurs comprises entre 5 et 40 cm au droit des aménagements.



MODÉLISATIONS HYDRAULIQUES

CARTOGRAPHIE DES HAUTEURS D'EAU - Q100 ANS

Les aménagements de voirie et parking étant envisagés sans remblais et au maximum au terrain naturel, on note des hauteurs comprises entre 5 et 45 cm au droit des aménagements.

Les ruissellements du site sont dirigés vers les bassins de compensation créés, dimensionnés pour fonctionner jusqu'à une pluie centennale.



4. ESTIMATIF DES COÛTS DE TRAVAUX



ESTIMATIF DES COÛTS DE TRAVAUX

CHIFFRAGE DES AMÉNAGEMENTS DE L'ENTRÉE DE VILLE

Travaux de VRD (préparation chantier / travaux préparatoires / terrassements / voirie / pluvial / éclairage)	2,8 M€
<i>Parking silo (hors fondation spéciale)</i>	3,5 M€

CHIFFRAGE DES AMÉNAGEMENTS DE « PORT SUTTEL »

Travaux d'aménagement portuaire (Pontons / amarrages des bateaux / pontons lourds / quais, aménagements terrestres / Capitainerie)	2,6 M€
<i>Option Port à Sec</i>	400 k€

CHIFFRAGE DE L'ÉVALUATION ET DU TRAITEMENT DES TERRES POLLUÉES

Travaux de dépollution (hors dépollution sous-marine)	2 M€
--	-------------

Total : entre 8 et 12 M€

Les coûts estimés ci-dessus ont été estimés au ratio sur la base des éléments du programme présenté précédemment. Ces coûts sont susceptibles d'évoluer lors des études ultérieures en fonction des choix techniques qui seront faits et d'éléments non connus à ce jour.



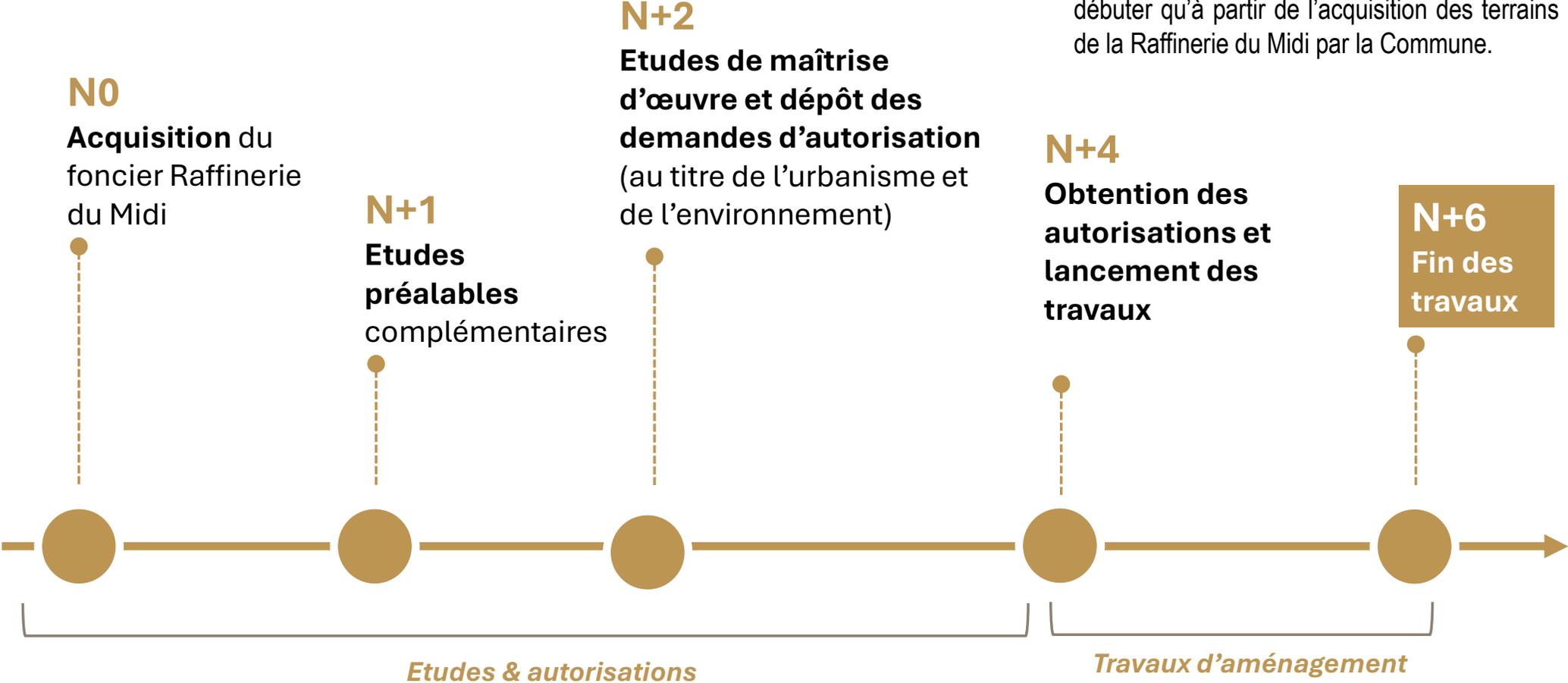
B.

PLANNING & MISE EN ŒUVRE



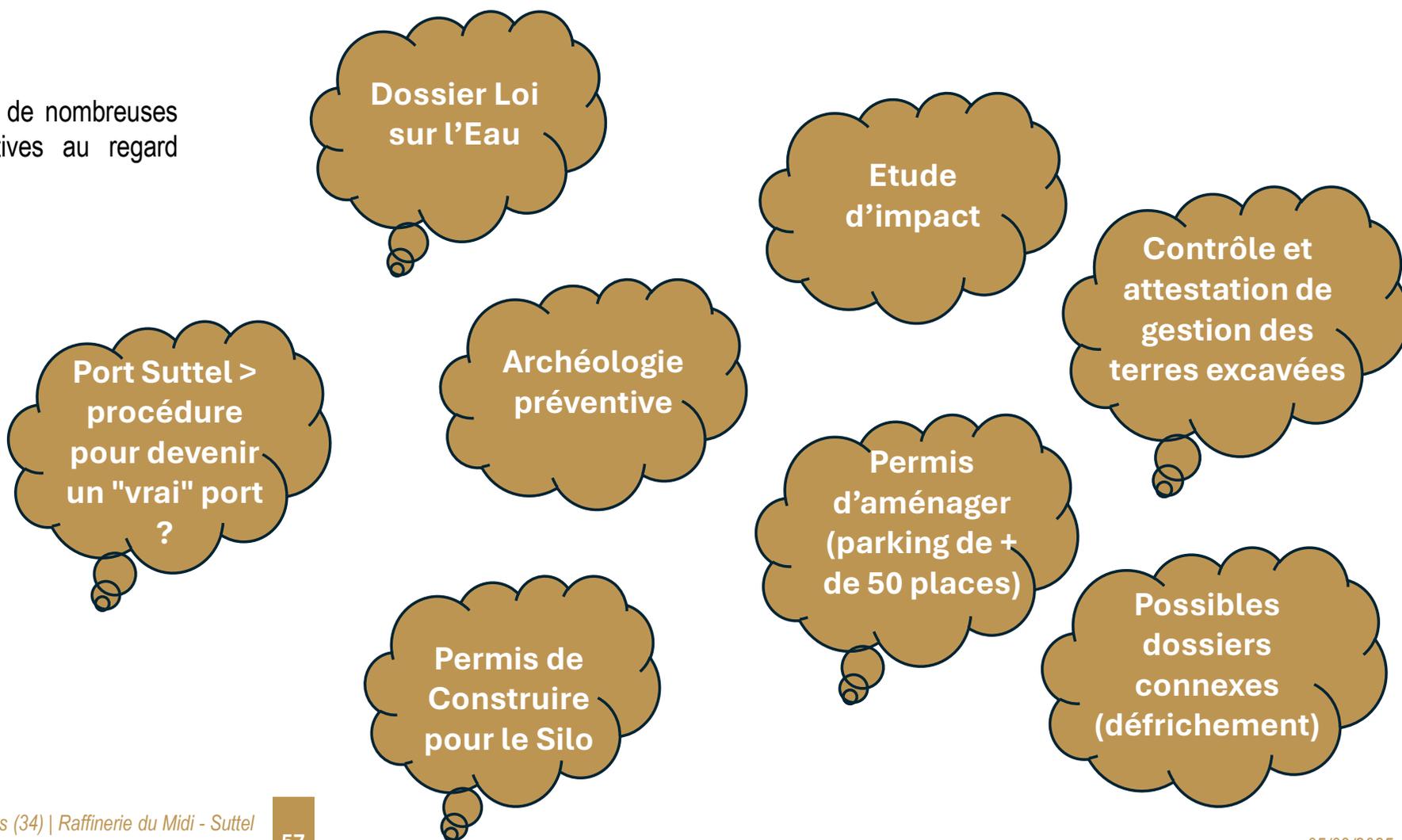
PLANNING THÉORIQUE DE MISE EN ŒUVRE

Le planning suivant précise les grandes étapes de réalisation du projet. Celui-ci ne pourra débuter qu'à partir de l'acquisition des terrains de la Raffinerie du Midi par la Commune.



DES CONTRAINTES ADMINISTRATIVES ET DES AUTORISATIONS A OBTENIR

Le projet sera soumis à de nombreuses autorisations administratives au regard des contraintes du site.



STRATÉGIE OPÉRATIONNELLE ET RÉGLEMENTAIRE

Stratégie réglementaire pour l'obtention des autorisations environnementales

- La réalisation du projet nécessite l'obtention d'autorisations environnementales (arrêté préfectoral) au titre du code de l'environnement
 - Loi eau** au regard de la nomenclature eau, le projet est concerné par l'élaboration d'un dossier loi eau au titre de :
 - L'imperméabilisation des sols** et la création de nouveaux points de rejets des eaux pluviales (**rubrique 2.1.5.0**). Le bassin versant intercepté par le projet, ajouté de la superficie du projet est supérieur à 20 ha → **seuil autorisation**
- Rappel : Le périmètre du projet d'une surface de l'ordre de 10.60 ha intercepte un bassin versant amont de l'ordre de 84.26 ha (cf. diagnostic)*
- Les travaux d'aménagements portuaires** et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin (**rubrique 4.1.2.0**) qui sont soumis à Autorisation sur la base de travaux d'environ 2,8 M€
 - L'impact sur les **zones humides** : la proposition du scénario retenu évite les zones humides d'après les données de localisation connues de celles-ci. Toutefois, ce point devra être vérifié lors des études de conception ultérieures. En cas d'impact, le seuil de la loi eau **rubrique 3.3.1.0** précise qu'un projet est soumis à déclaration dès un impact de 0,1 ha (1000 m²) et à autorisation à partir d'1ha. Tout impact de ZH doit être compensé au minimum à hauteur de 200%.*
- Etude d'impact**
 - Construction d'une **voie nouvelle** : **hors seuil du cas par cas** (catégorie d'aménagement 6.b) de la colonne cas par cas, tableau en annexe à l'article R122-2 du CE)
 - Stationnements** : catégorie d'aménagement 41.a) : Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus. Une **demande d'examen au cas par cas** sera nécessaire.
 - Installations photovoltaïques** : les installations photovoltaïques sur aires de stationnement **ne sont pas soumises à l'obligation d'évaluation environnementale**.
 - Aménagements portuaires** : *a priori* non concernés par la catégorie d'aménagement 9. car les infrastructures portuaires sont déjà existantes mais concernés par la catégorie 11. b) : Reconstruction d'ouvrages ou aménagements côtiers existants (cf. guide de lecture de la nomenclature). Une **demande d'examen au cas par cas** sera nécessaire.

STRATÉGIE OPÉRATIONNELLE ET RÉGLEMENTAIRE

▪ En Synthèse

- Par les rubriques 2.1.5.0 et 4.1.2.0, le **projet global est soumis à autorisation environnementale** du fait du **seuil d'autorisation loi sur l'eau**
- Il n'est **pas soumis à étude d'impact systématique** mais préalablement **soumis à demande d'examen au cas par cas** du fait de la création des stationnements et des aménagements portuaires.
- L'autorisation environnementale est une procédure qui « embarque » potentiellement d'autres autorisations selon les thématiques environnementales : demande de défrichement, dérogation à espèces protégées. Ces points devront être vérifiés lors des études de conception ultérieures mais le diagnostic bibliographique tend à l'absence d'enjeux significatifs de ce type
- En l'absence d'étude d'impact demandée après examen au cas par cas, le projet nécessitera tout de même la réalisation d'une **étude d'incidence environnementale**.
- Le service archéologique de la DRAC devra être saisi pour l'archéologie préventive.

▪ Délais de réalisation

- Études préalables et de maîtrise d'œuvre
- 12 mois de réalisation des dossiers réglementaires sur la base *a minima* de l'AVP. Potentielles études écologiques terrestres et marines à réaliser sur 4 saisons (1 an)
- **Instruction selon nouvelle réforme de l'autorisation environnementale** : une phase amont essentielle pour aborder le projet avec les services de l'Etat amenant au dépôt de la demande, une étape de vérification de la complétude et régularité (sans délais), une phase d'examen et de consultation (environ 4 mois et demi) dont 3 mois de consultation du public et 2 réunions publiques obligatoires, une phase de décision

Soit environ 7 mois dans le meilleur des cas hors demande de compléments, après le dépôt

PORT TUTTEL : DEVENIR UN "VRAI" PORT DE PLAISANCE

La mise en œuvre du projet d'aménagement devra s'accompagner d'une démarche de "régulation" des pratiques de plaisance et de mise en place d'un cadre et d'une organisation adaptés à un port de plaisance, avec des espaces à flot et à terre

Avec une offre de services portuaires

- Des emplacements et plusieurs types de contrats : annuel, escale, saison ...
- Une capitainerie : accueil, sanitaires, lieu de rencontre ...
- Des moyens pour l'entretien des bateaux : manutention, aire de carénage ...
- Une offre de mise à l'eau pour les bateaux transportables
- Une surveillance et une gestion quotidienne du port
- Et en option la possibilité d'un port à sec

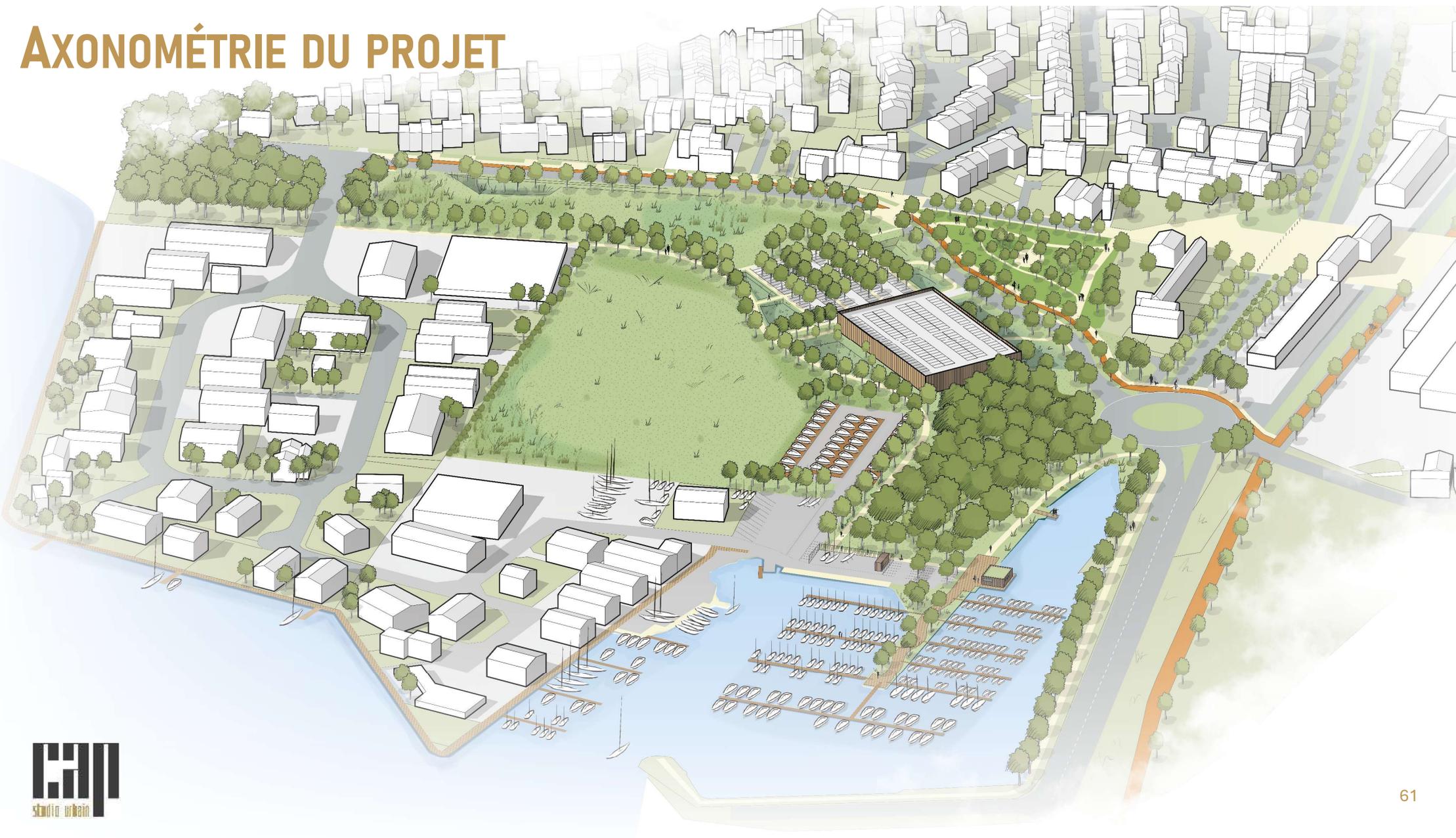
Avec un mode de gestion adaptée

- Mise en place d'une organisation qui permette de porter le projet, le mettre en œuvre et assurer une gestion opérationnelle et durable du site et des activités.
- Plusieurs formats à explorer : régie communale, partenariat de gestion, externalisation, mise en réseau ...
- Rôle des différentes parties prenantes à préciser : Commune, associations de plaisanciers, professionnels ...

Avec un modèle économique

- Des recettes liées à la commercialisation des emplacements et des services
- Des charges liées au fonctionnement de l'activité : personnel, entretien des équipements, fluides, ...
- Un excédent qui doit permettre de porter des travaux de renouvellement et des investissements

AXONOMÉTRIE DU PROJET



Une Avenue de la Gare
apaisée et sécurisée

Un parc paysager

Un parking relais évolutif pour
s'adapter aux besoins

Une nouvelle entrée
depuis la RD2

Une réserve pour
un port à sec

Des fonctions techniques
portuaires optimisées

Une capitainerie
innovante

Un plan d'eau réorganisé
et une offre de service
améliorée



