

VOIE D'ACCES A LA GARE MARITIME DU PORT DE SETE (34)

Demande d'examen au cas par cas préalable à la
réalisation d'une étude d'impact
Article R. 122-3 du Code de l'Environnement

Mars 2026

CEL 25 053

MAÎTRE D'OUVRAGE

ETABLISSEMENT PUBLIC REGIONAL PORT SUD DE FRANCE

OBJET DE L'ETUDE

Aménagement de la voie d'accès à la gare maritime du port de Sète (34)

AFFAIRE N° 25 053Réalisée par **citéo ingénierie**

4 rue de Bel-Air

34680 Saint-Georges-d'Orques

Tél : 09 77 76 80 96 - Fax : 04 67 64 87 92

E-mail : citeo@citeo-ingenierie.fr**FORME DE L'ETUDE**

CAS PAR CAS

INDICE	Etabli par	Approuvé par	Date	Objet de la révision
A	S. POUGET	D.ESCARZAGA	26/03/2026	1 ^{er} établissement
B	S. POUGET	D.ESCARZAGA	30/03/2026	Intégration compléments Moa

TABLE DES MATIERES

AVANT PROPOS	4
PIECE 1 : FORMULAIRE CERFA 14734*04	6
PIECE 2 : ANNEXES	7
ANNEXE 1	9
Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire (Cerfa 14734).....	9
ANNEXE 2	11
Planches cartographiques.....	11
ANNEXE 3	13
Etude hydraulique	13
ANNEXE 4	15
Demande de'Autorisation spéciale au titre du site patrimoine remarquable.....	15

AVANT PROPOS

■ Le projet consiste en l'aménagement d'une nouvelle voie d'accès à la gare maritime qui constituera un axe longitudinal majeur traversant le port de Sète par le nord, permettant ainsi de rejoindre directement la gare maritime sans emprunter l'avenue du Maréchal Juin. Le projet ne génère pas de trafic supplémentaire mais vise à organiser des flux existants liés à l'activité ferry ainsi que contribuer à réduire les congestions en centre-ville.

La voie à créer relira :

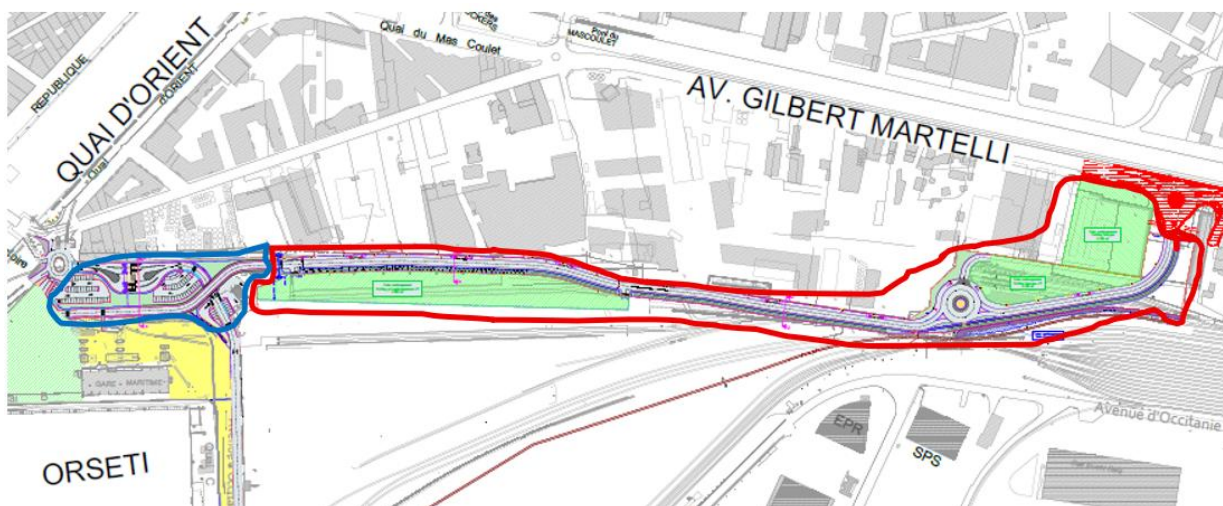
- Au nord-est l'avenue Gilbert Martelli.
- Au sud-ouest le carrefour Mangeot (raccordement sur le nouveau rond-point de l'avenue Martelli).

Le projet du nouvel accès se fera en deux phases. Les grands principes à retenir sont :

- Création d'une voirie sur environ 1 km sur une emprise existante affectée à de la desserte de terre-pleins portuaires et à des usages ferroviaires,
- Création de parkings publics (plus de 50 places) vers la connexion de l'avenue Martelli et réorganisation/légère extension des parkings devant la gare maritime,
- Aménagement du rond-point hors emprise portuaire géré par la ville de Sète,
- Création d'un pont-cadre avec rampes d'accès en remblais pour croisement des flux de véhicules,
- Pas de réaménagement des quais prévu et réutilisation du parking central sans travaux, ni extension derrière le Carrefour Market de Sète,
- Gestion pluviale au fil de la voirie avec création de noues et de bassins en grande partie infiltrant. Les systèmes pluviaux retenus permettent de compenser l'évolution des surfaces revêtues, de maintenir un fonctionnement hydraulique adapté au site et à la végétalisation de la zone.

Le calendrier de travaux prévu selon les deux phases est le suivant (cf. illustration en suivant) :

- Voirie en 2026,
- Aménagements proche Gare Orsetti, pont cadre et stationnements côté Mangeot en 2027.



Zone de projet avec phase 1 en 2026 en rouge (hors stationnements) et phase 2 en 2027 en bleu

A noter que les surfaces concernées par les futurs aménagements de stationnement sont actuellement déjà utilisées dans le cadre des activités portuaires, notamment pour le stockage de VL/VU, de remorques, d'unités logistiques ainsi que pour des fonctions de délestage liées à l'activité ferry.

Ces emprises sont déjà en partie artificialisées et fortement anthropisées, régulièrement soumises à des circulations de véhicules et à des usages logistiques.

Le projet ne conduit donc pas à la transformation d'espaces naturels ou agricoles, mais à une requalification fonctionnelle d'espaces portuaires existants.

Il s'agit d'un changement d'affectation interne au domaine portuaire, sans modification significative de l'occupation des sols à l'échelle du site.

■ Le projet d'aménagement envisage :

- en phase 1 : création d'un parking de délestage en amont proposant 187 places et création d'un parking de pré-embarquement de 490 véhicules. A noter qu'aujourd'hui, le pré-embarquement est déjà utilisé aujourd'hui pour du délestage avec une capacité de 300 véhicules ⇒ Création de 377 places supplémentaires en phase 1.
- en phase 2 : nombres de places 65 au total (public = 20 places + douanes 15 places + 30 places PSDF)

De ce fait, le projet ne dépasse pas les valeurs figurant dans la 3ème colonne du tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'Environnement de la rubrique

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 : cas par cas

L'absence de travaux sur les quais absout le projet des rubriques suivantes :

9. Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales. - b) Construction de ports et d'installations portuaires, y compris de ports de pêche (projets non mentionnés à la colonne précédente).

12. Récupération de territoires sur la mer. - Tous travaux de récupération de territoires sur la mer.

Le présent dossier constitue l'ensemble des pièces d'examen de la demande au cas par cas.

■ Le demandeur du présent cas par cas est :

ETABLISSEMENT PUBLIC REGIONAL PORT SUD DE FRANCE

BP 10853 1 QUAI PHILIPPE REGY

34200 SETE

SIRET : 501 700 595 00025

Contacts : BOISSON Frédéric – Port de Sète - boisson.frederic@portsuddefrance-sete.fr -
Tel : + 33 (0) 4.67.46.35.24 Mobile : + 33 (0) 6.25.71.90.37

AGNEL Fabrice – INFRACONCEPT MOE VRD - f.agnel@infra-concept.com

PIECE 1 :

FORMULAIRE CERFA 14734*04



Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#)

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : / /

Dossier complet le : / /

N° d'enregistrement :

1 Intitulé du projet

2 Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination

Raison sociale

N° SIRET

Type de société (SA, SCI...)

Représentant de la personne morale : ☐ Madame

Nom

☐ Monsieur

Prénom(s)

3 Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)

3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

☐ Oui ☐ Non

3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

☐ Oui ☐ Non

4 Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire.

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

4.2 Objectifs du projet

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux

4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

4.4 À quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : Voie :

Lieu-dit :

Localité :

Code postal : BP : Cedex :

Coordonnées géographiques^[1]

Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°,11°a) b),12°,13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Point de d'arrivée : Long. : ° ' " Lat. : ° ' "

Communes traversées :

Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

 Joignez à votre demande les annexes n°2 à 6.

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

☐ Oui ☐ Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

☐ Oui ☐ Non

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, préciser les caractéristiques du projet « avant /après ».

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	☐	☐	
En zone de montagne ?	☐	☐	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☐	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☐	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	☐	☐	

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☐	☐	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☐	☐	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☐	
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	☐	☐	
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	☐	☐	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☐	
Dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☐	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	☐	☐	
Dans un site inscrit ?	☐	☐	

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	☐	☐	
D'un site classé ?	☐	☐	

6 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☐	
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☐	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☐	☐	
	Est-il déficitaire en matériaux ?	☐	☐	
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☐	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	☐	☐	
	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☐	
Milieu naturel	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	☐	☐	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☐	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☐	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☐	☐	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	☐	☐	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐	☐	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	☐	☐	
	Est-il source de bruit ?	☐	☐	
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☐	☐	
	Engendre-t-il des odeurs ?	☐	☐	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐	☐	
	Engendre-t-il des vibrations ?	☐	☐	
	Est-il concerné par des vibrations ?	☐	☐	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	☐	☐	
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☐	☐	
Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☐	☐	
	Engendre-t-il des rejets liquides ?	☐	☐	
	Si oui, dans quel milieu ?	☐	☐	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	☐	☐	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☐	☐	
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☐	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	☐	☐	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

☐ Oui ☐ Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

☐ Oui ☐ Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

7 Auto-évaluation (facultatif)

① Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

8 Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié .	☐
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	☐
3	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe).	☐
4	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain.	☐
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé	☐
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), 9°a), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau	☐
7	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	☐

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

① Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent.

Objet		
1	Etude hydraulique - Citéo ingénierie 2026	☒
2	DEMANDE DE'AUTORISATION SPECIALE AU TITRE DU SITE PATRIMOINE REMARQUABLE	☒
3		☐
4		☐
5		☐

9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables ☐

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus ☐

Nom CARMES

Prénom Olivier

Qualité du signataire Directeur Général

À SETE

Fait le 3 / 0 / 0 3 / 2 / 0 2 / 6

Etablissement Public Régional
PORT SUD DE FRANCE

1, quai Philippe Régy - BP 1085
34201 SETE Cedex

n° SIRET 501 700 535 000 25
Code NAF 3422 Z

Signature du (des) demandeur(s)

PIECE 2 :
ANNEXES

ANNEXE 1
INFORMATIONS NOMINATIVES RELATIVES AU
MAITRE D'OUVRAGE OU PETITIONNAIRE
(CERFA 14734)



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé
de
l'environnement

Annexe n°1 à la demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire À JOINDRE AU FORMULAIRE CERFA N° 14734

**NOTA : CETTE ANNEXE DOIT FAIRE L'OBJET D'UN DOCUMENT NUMÉRISÉ PARTICULIER
LORSQUE LA DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS EST ADRESSÉE À L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
PAR VOIE ÉLECTRONIQUE**

Personne physique

Adresse

Numéro

Extension

Nom de la voie

Code Postal

Localité

Pays

Tél

Fax

Courriel

@

Personne morale

Adresse du siège social

Numéro

Extensio
n

Nom de la voie

Code postal

Localité

Pays

Tél

Fax

Courriel

@

Personne habilitée à fournir des renseignements sur la présente demande

Nom

Prénom

Qualité

Tél

Fax

Courriel

@

En cas de co-maîtrise d'ouvrage, listez au verso l'ensemble des maîtres d'ouvrage.

Co-maîtrise d'ouvrage

[illegible]

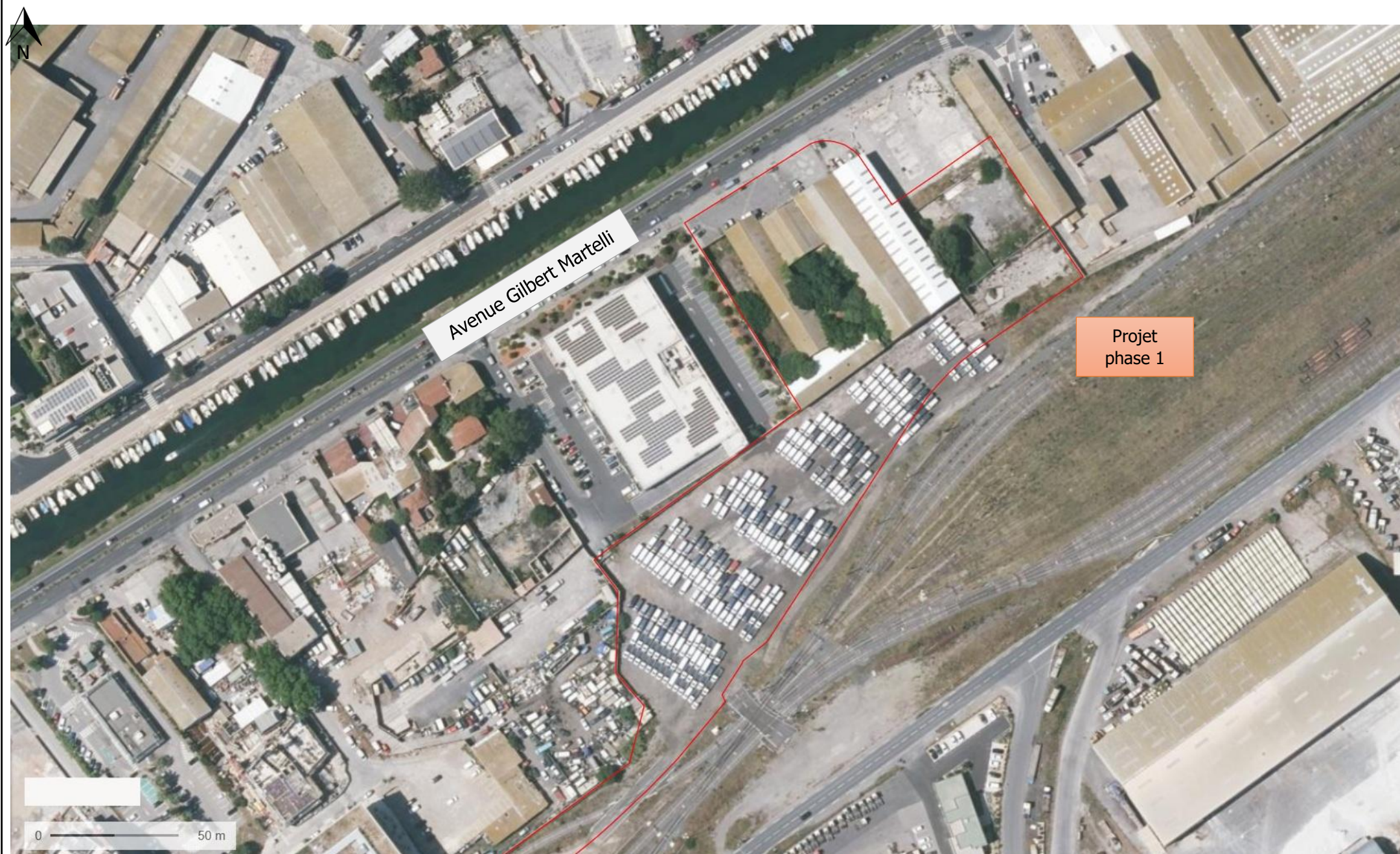
ANNEXE 2
PLANCHES CARTOGRAPHIQUES

Planche 1	Plan de situation du projet
Planche 2a à 2d	Occupation des sols
Planche 3a et 3b	Photographies de la zone de projet et localisation des photographies
Planche 4a et 4b	Plan des aménagements du projet
Planche 5	Abords du projet
Planche 6	Zones Natura 2000

Localisation cadastrale du projet

(source : geoportail)

2a



Localisation cadastrale du projet

(source : geoportail)

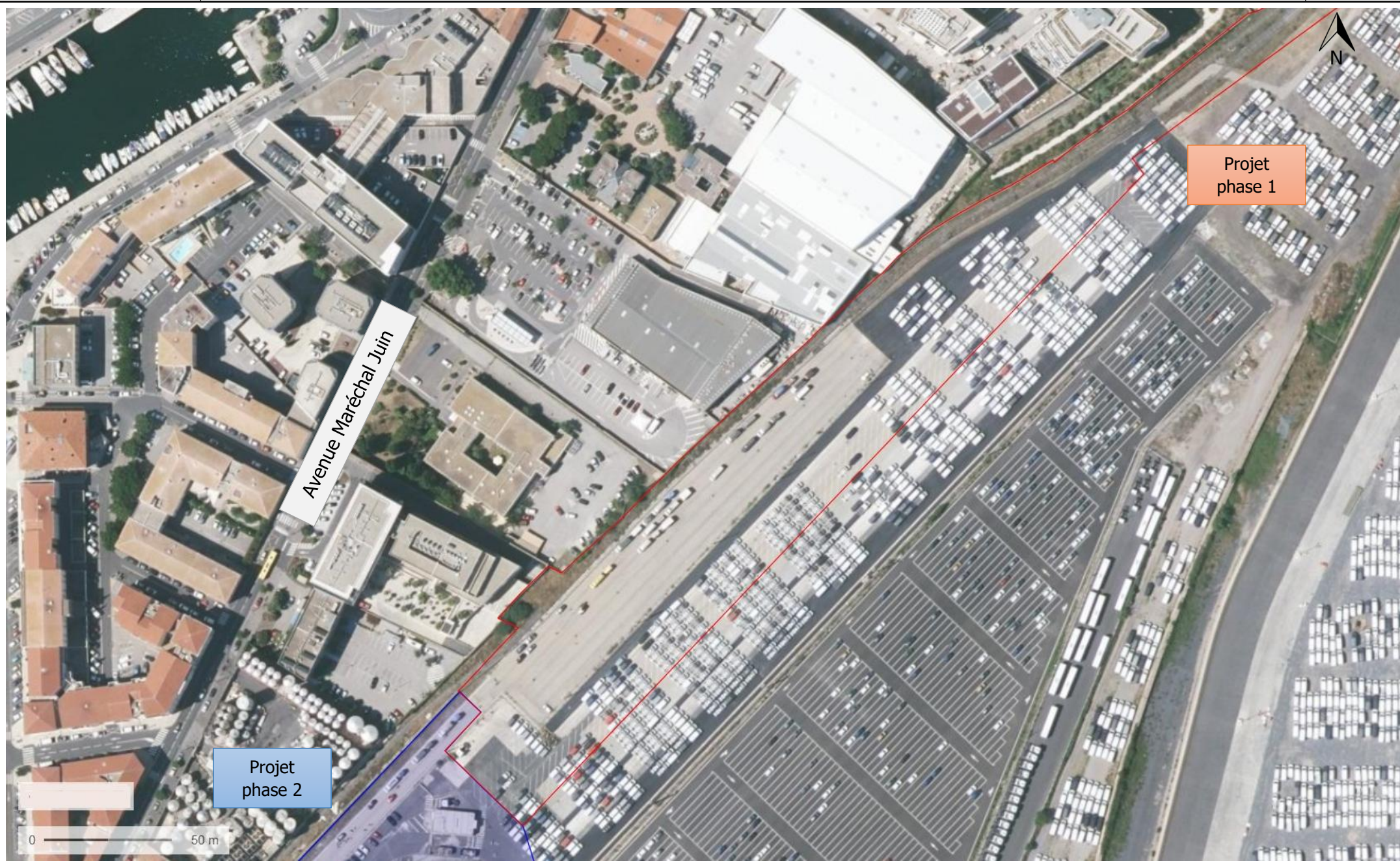
2b



Localisation cadastrale du projet

(source : geoportail)

2c



Localisation cadastrale du projet

(source : geoportail)

2d

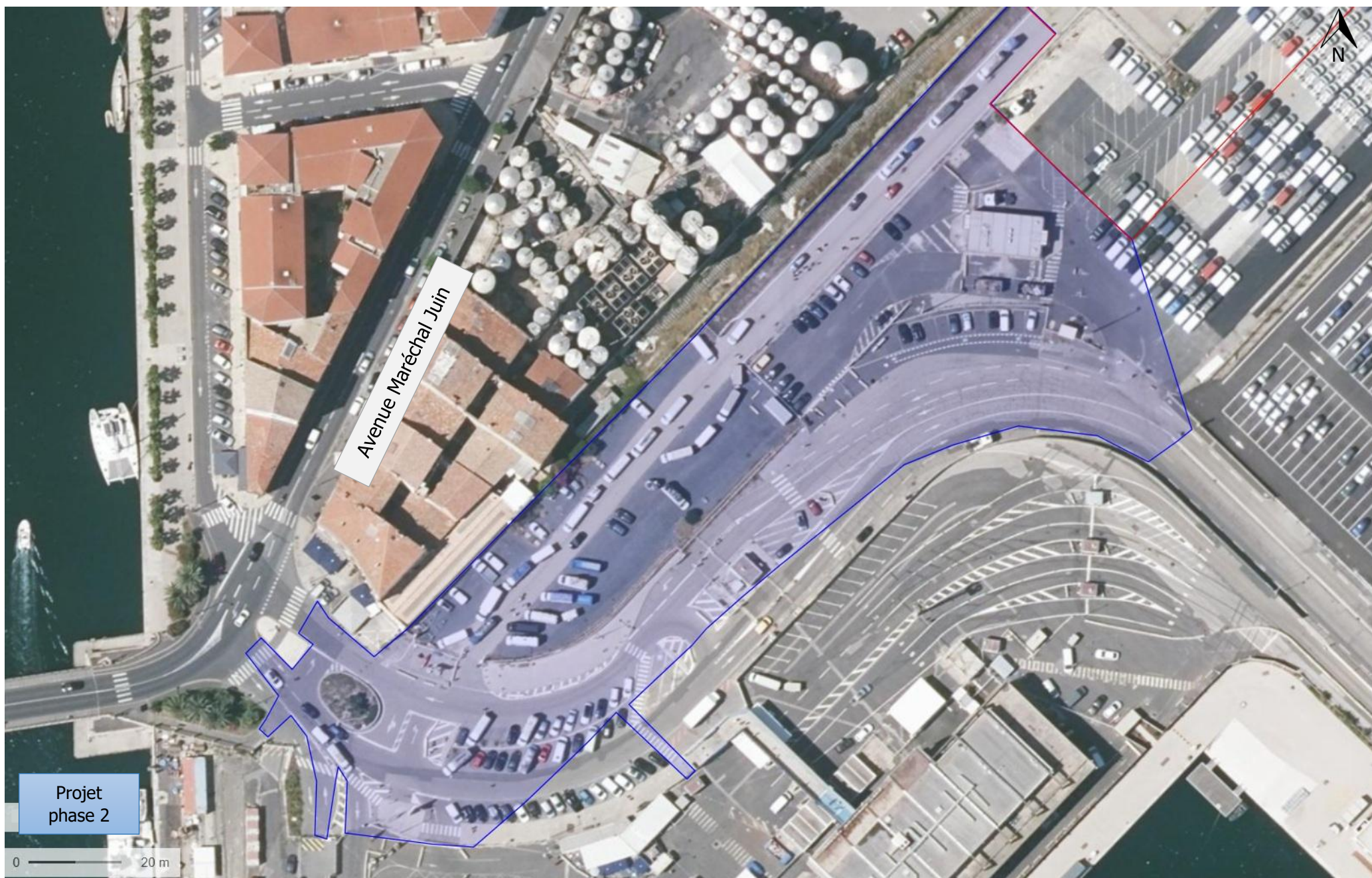






Photo 8 : la zone de la future entrée depuis l'avenue Martelli

Photo 7 : Port côté Orsetti



This architectural site plan illustrates a proposed development along the Canal de La Peyrade. The plan features a central canal corridor with a green-lined boundary, flanked by various colored zones (blue, orange, green, and grey) representing different land uses or infrastructure components. Key existing features include the 'Canal de La Peyrade' itself, 'Av. du MARECHAL JUIN', and 'AV. GILBERT MARTELLI'. Several bridges are labeled: 'Pont des DOCKERS', 'Pont du MASCOULET', and 'Pont basculant'. To the right, a large industrial or commercial area is shown with a building labeled 'Sea Invest Sète' and 'Convention C9' with an area of '31968 m²'. Other labels include 'EPR' and 'SPS'. The bottom right corner contains a scale bar (0 to 100m), a north arrow, and the text 'PARC DE TRANSIT' and 'Echelle : 1/1000'.

MAÎTRE D'ŒUVRE

PORT SUD DE FRANCE - PORT DE SETE

10 rue Philippe Hagel 34 000 Sète - France

Tel : 04 67 00 00 00

MAÎTRE D'ŒUVRE

INFRA concept / BAFAB

10 rue des Châtaignes 44000 Nantes

Tel : 02 40 00 00 00

INFRA CONCEPT

BAFAB

DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT

PORT SUD DE FRANCE - PORT DE SETE

Voie d'accès à la gare maritime

LOT 2 - VRD

Plan de voirie

Planche n°1

COLAS

WE OPEN THE WAY

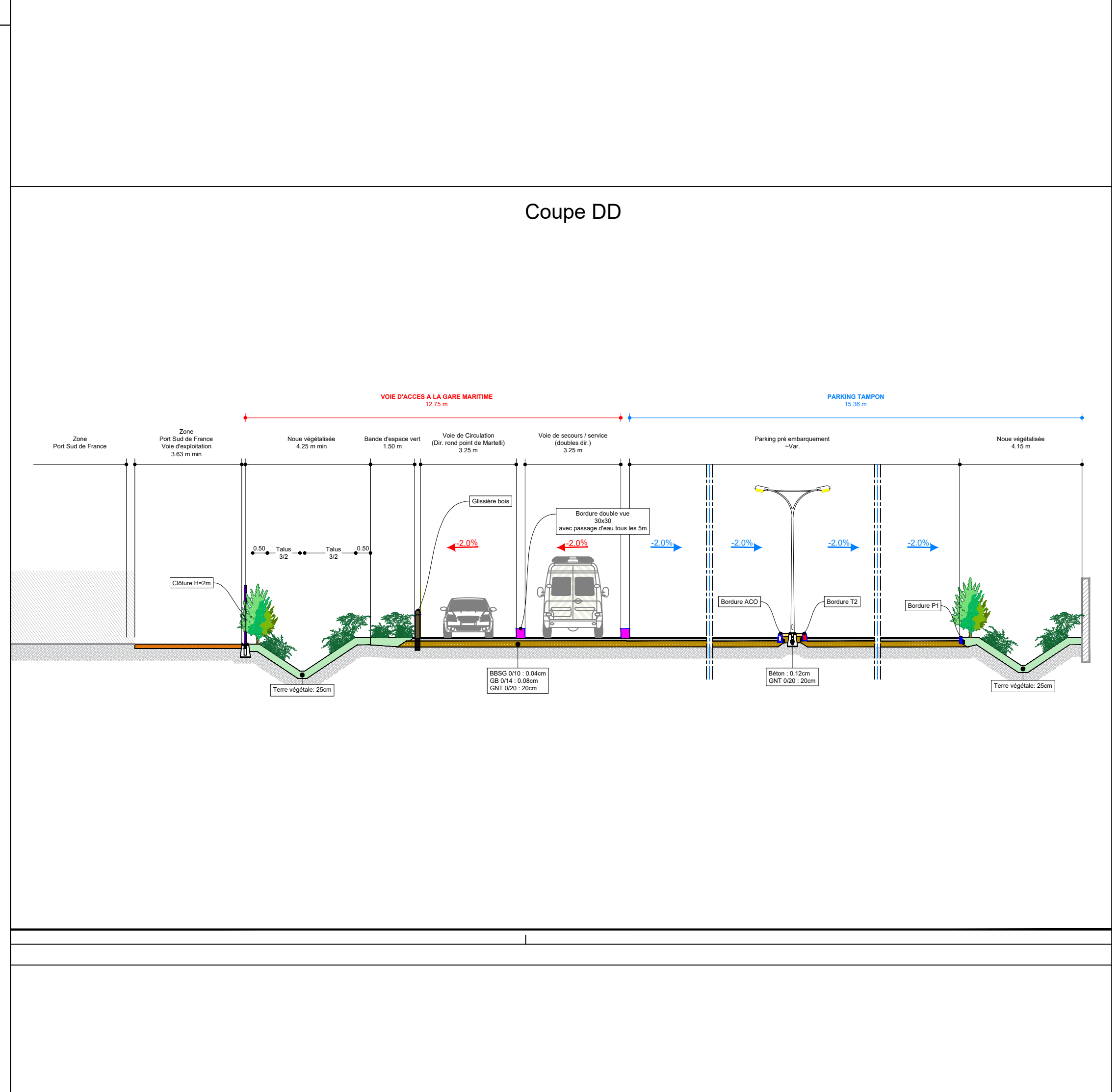
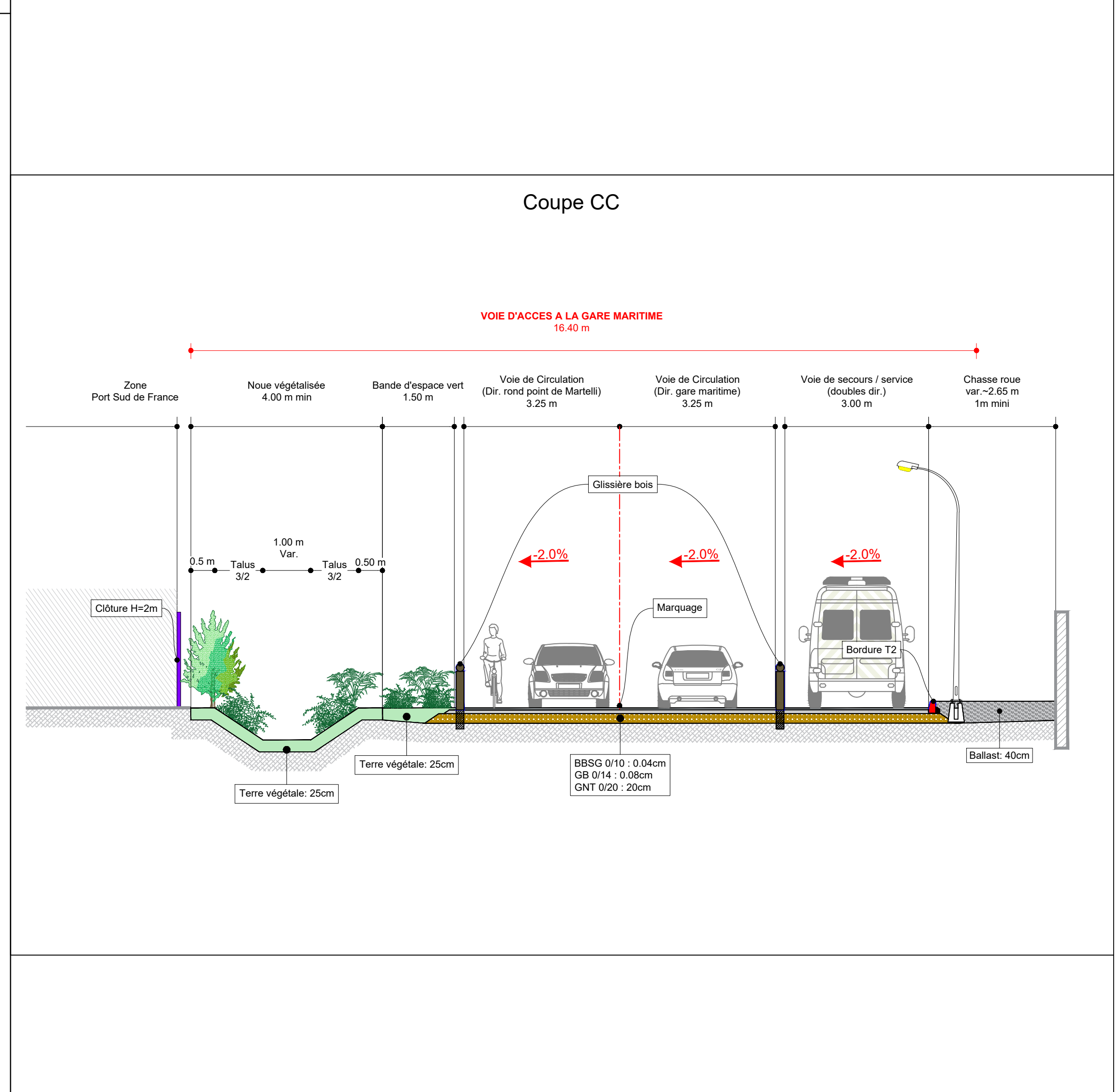
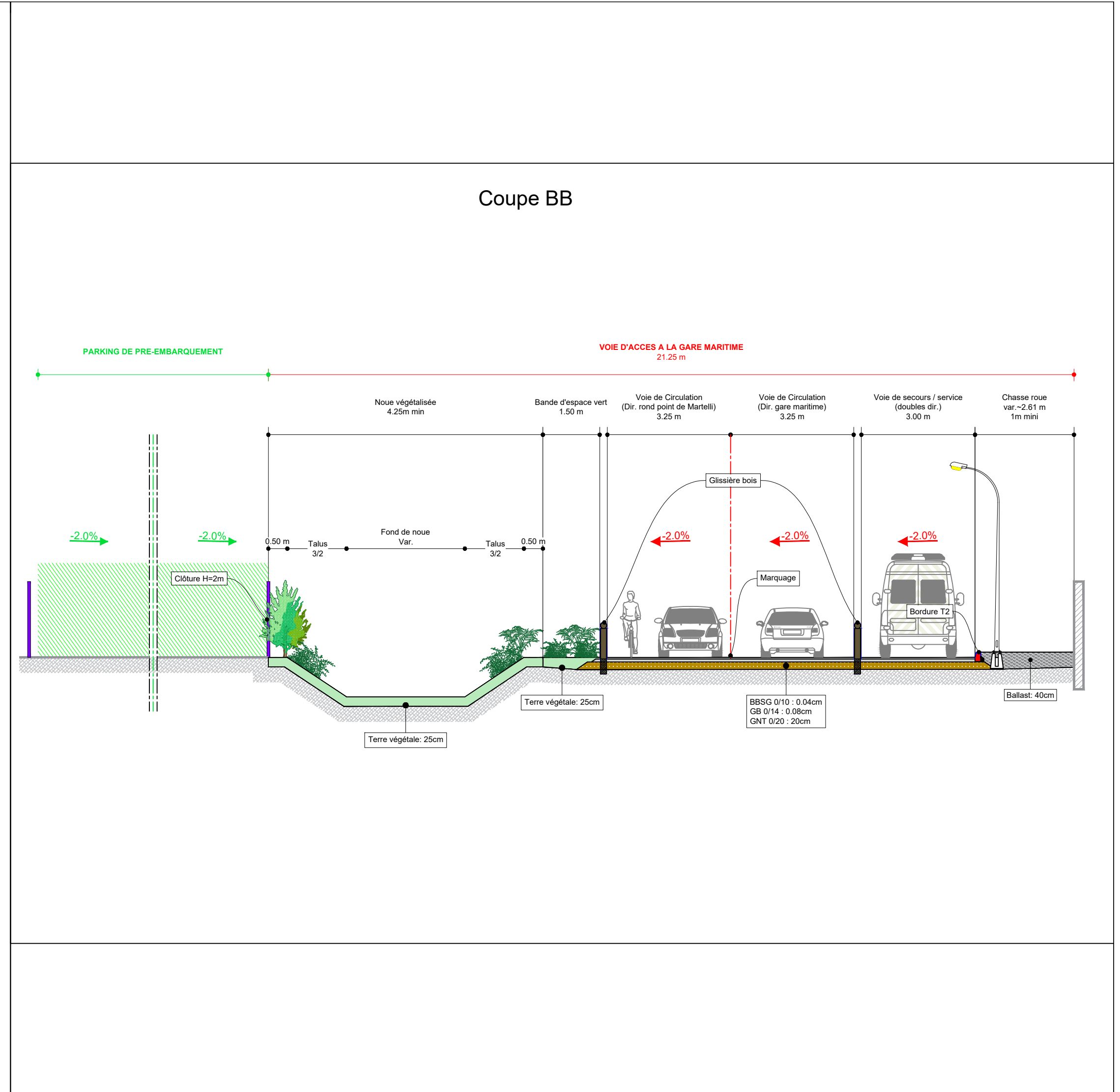
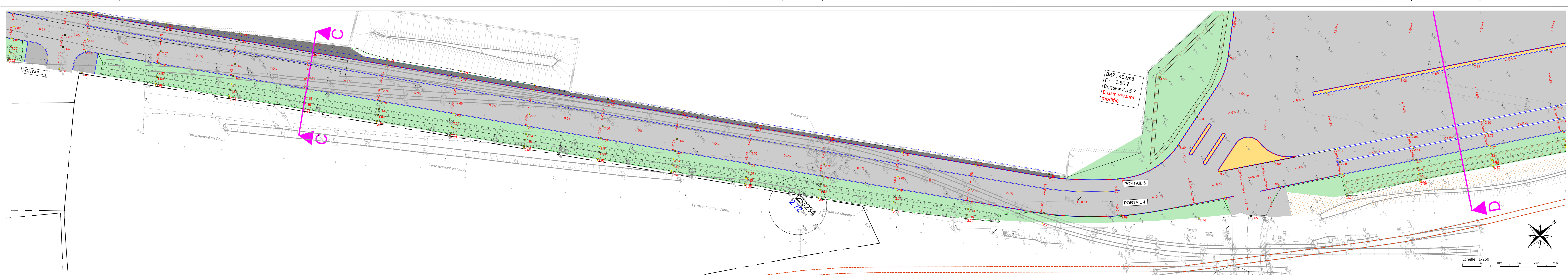
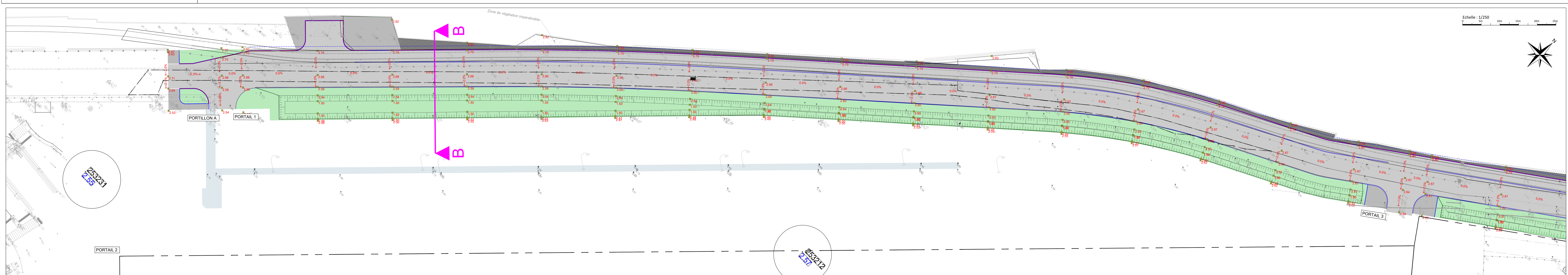
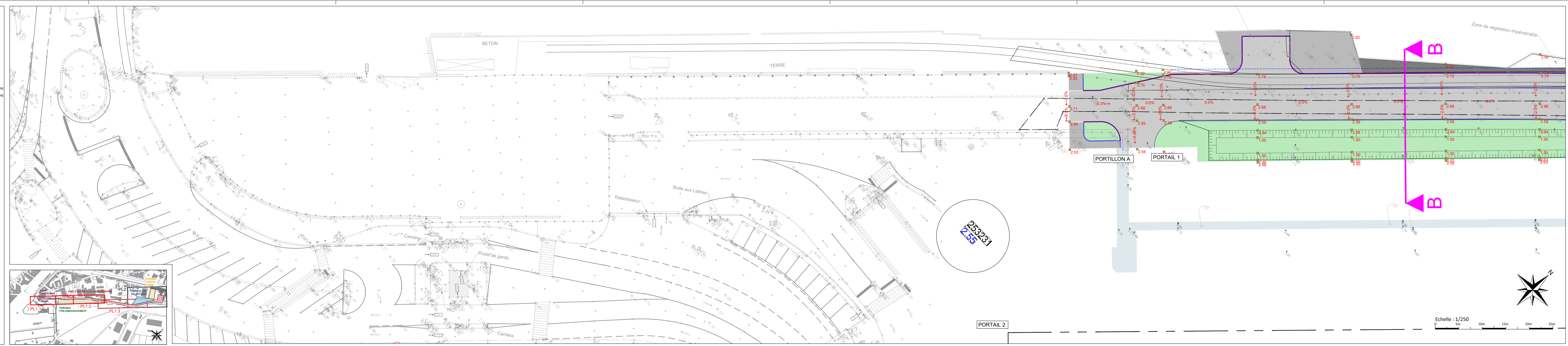
Historique du document		Date	Échelle	Version
EXÉCUTION		12/03/2026	1/250	1

Info	Date	NATURE DES MODIFICATIONS	Établi par	Vérifié par	Vérifié par
A	12/03/2026	Original	VM	VM	VM

COLAS FRANCE	ÉMETTEUR	Responsable	N° Dossier	N° Dossier
VM	VM	SAPHIR-BENTZ	CT	CT

- LEGENDE
- Voie / stationnement en enrobé (jusqu'au BBSC)
 - Voie / stationnement en enrobé (jusqu'au GB)
 - Trottoir / Chasse roue en enrobé
 - Bois en béton
 - Espace vert
 - Nouveaux végétaux
 - Marginalisations spéciales (zebra, damier, etc.)
 - Balises
 - Bordure 30x30 doubles vues (avec passage d'eau tous les 5m)
 - Bordure 20x20 doubles vues (avec passage d'eau tous les 5m)
 - Bordure ACO Keldrain
 - Bordure T2
 - Bordure T2 basse
 - Bordure P1
 - Géocellule de sécurité en bois
 - Marquage
 - Limite projet
 - Borne A11
 - GBA / K5d Provisoire
 - Marquage Provisoire
- HORS LOT

 - Closure
 - Élément d'ouverture



DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT
PORT SUD DE FRANCE - PORT DE SETE

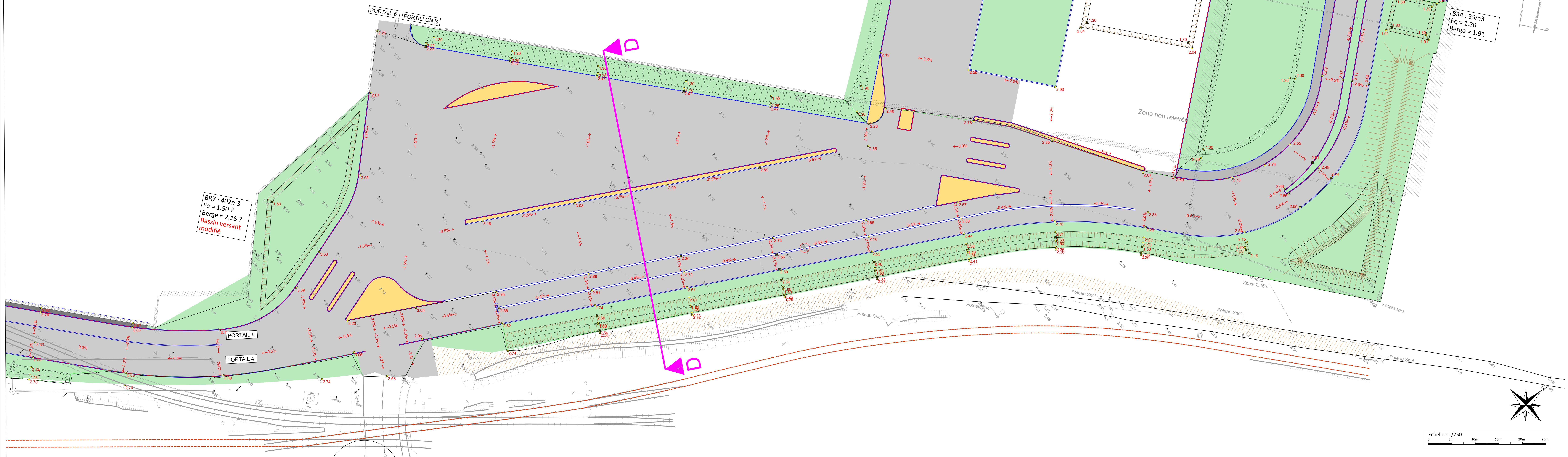
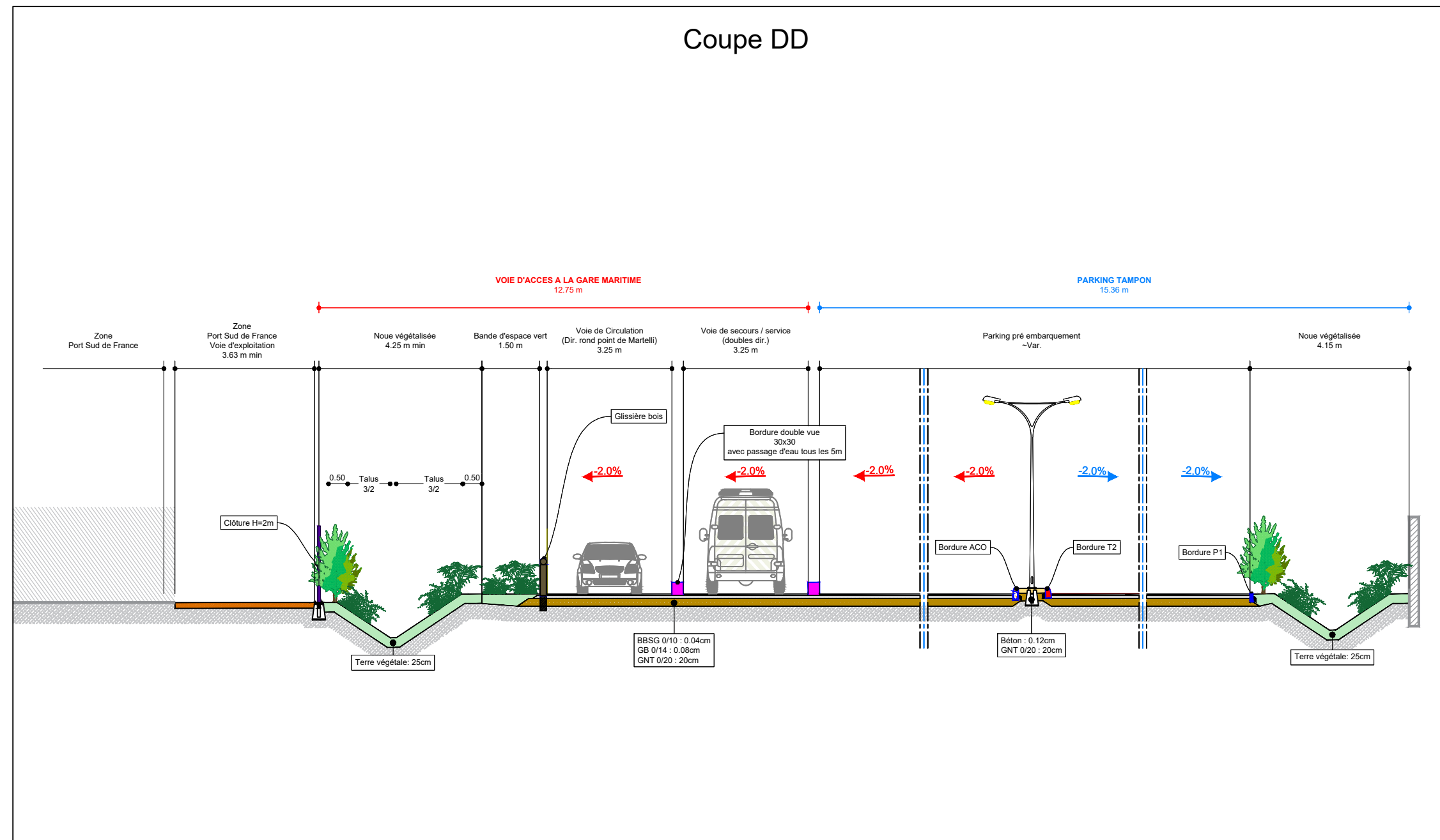
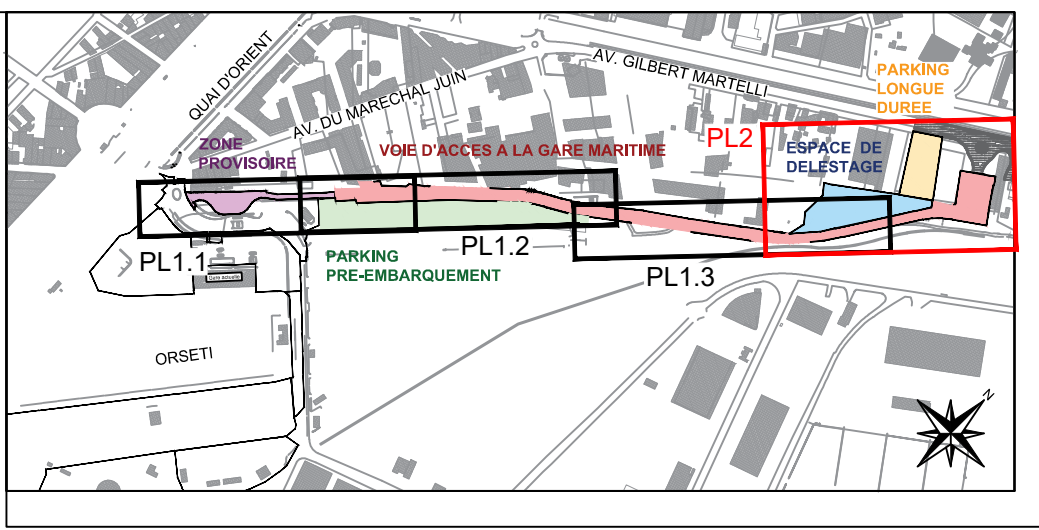
Voie d'accès à la gare maritime
LOT 2 - VRD
Plan des réseaux
Planche n°2

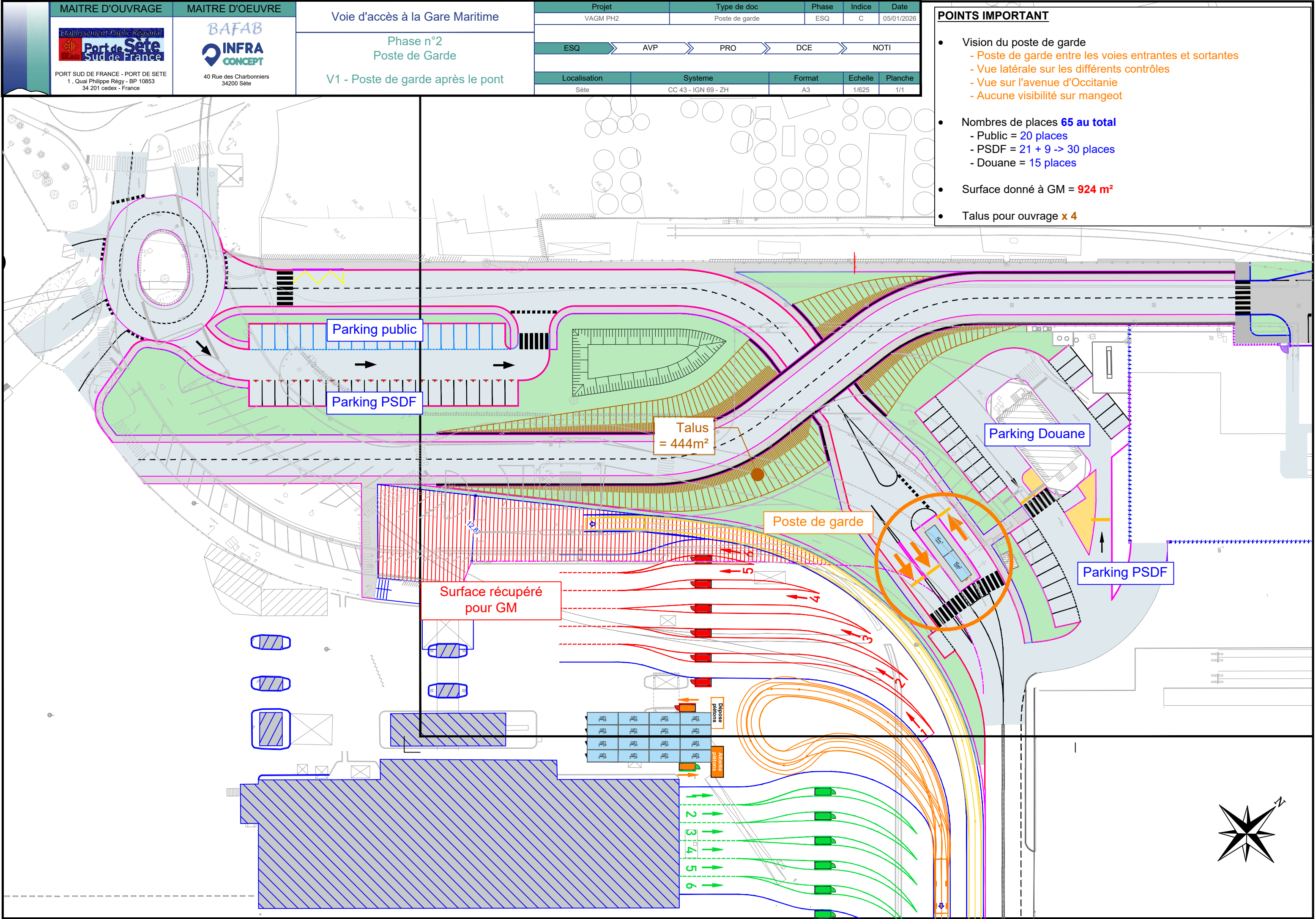


Identification du document	Date:	Échelle:	Système de coordonnées:
EXÉCUTION	12/03/2026	1/250	(X,Y): CC43 (Z): ZH

[illegible]

EMETTEUR			Responsable projet chantier	N° Déclaration de projet de Travaux	N° Déclaration d'intention de commencement de Travaux
COLAS France			Stéphane-BENITEZ	DT	DICT
VAGM_PH1	EXE	PLAN	COLAS	0004	A

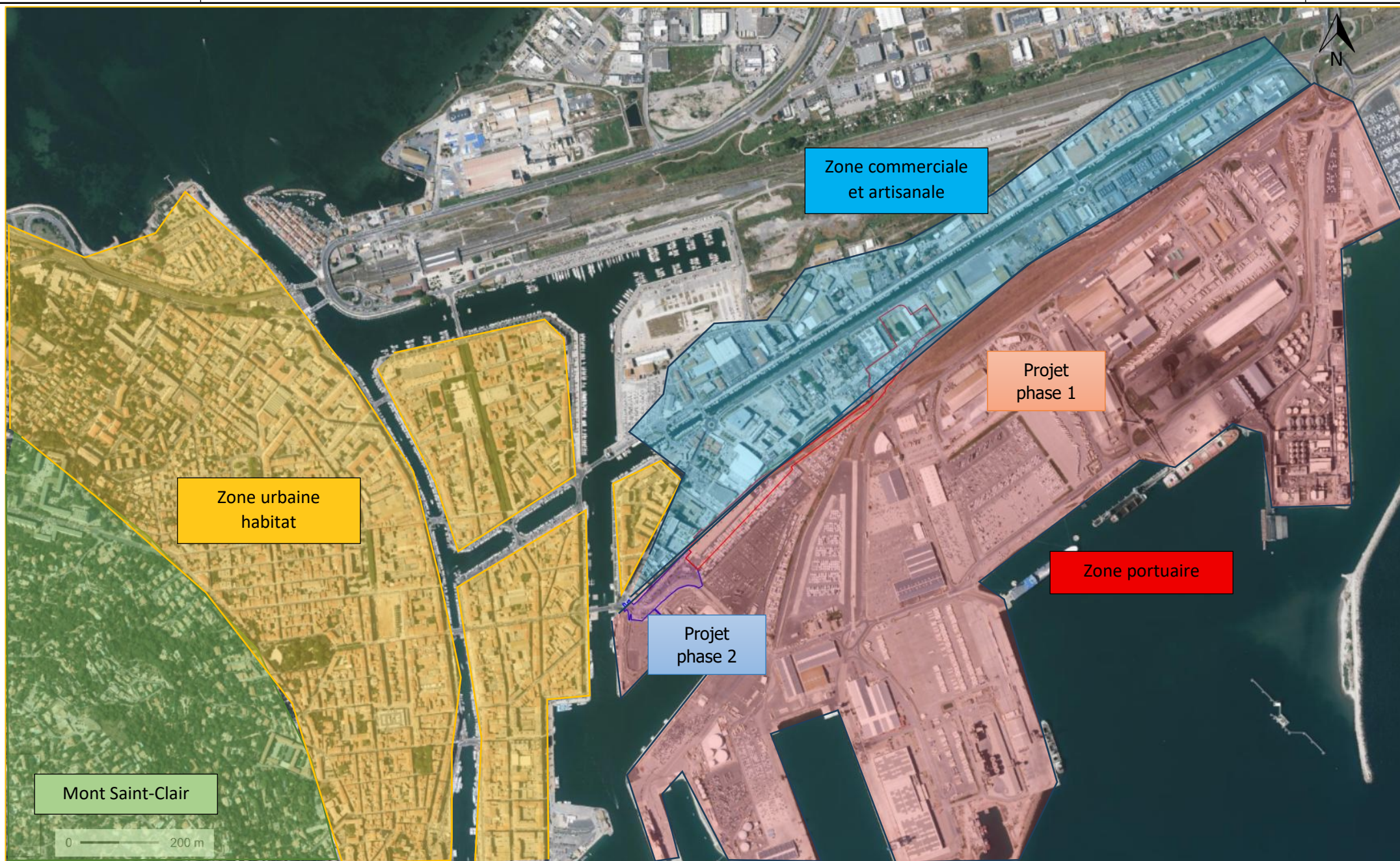




Localisation cadastrale du projet

(source : geoportail)

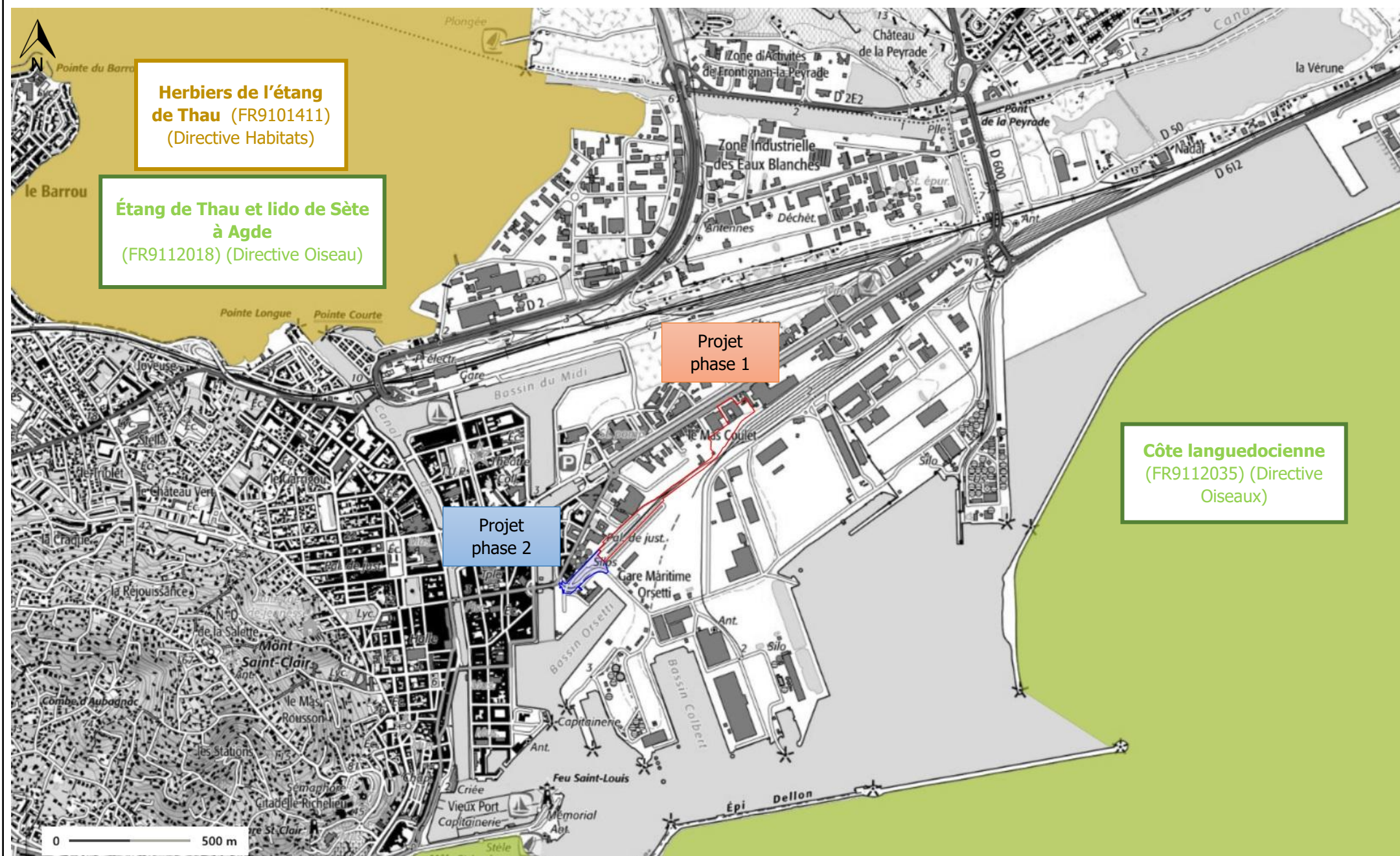
5



Patrimoine naturel - Réseau Natura 2000

(source : DREAL Occitanie)

6



ANNEXE 3
ETUDE HYDRAULIQUE

PROJET D'AMENAGEMENT DE LA VOIE D'ACCES A LA GARE MARITIME DU PORT DE SETE

Février 2026

CEL 25 053

MAÎTRE D'OUVRAGE

PORT DE SETE

OBJET DE L'ETUDE

Note hydraulique pour le projet d'aménagement de la voie d'accès à la gare maritime du Port de Sète

AFFAIRE N°25 053

Réalisée par **citéo ingénierie**

4 rue de Bel-Air

34 680 Saint-Georges d'Orques

Tél : 09 77 76 80 96

E-mail : citeo@citeo-ingenierie.fr

Site : www.citeo-ingenierie.fr

FORME DE L'ETUDE

Note Hydraulique

INDICE	Etabli par	Approuvé par	Date	Objet de la révision
A	A. BOEHM	D.ESCARZAGA	28/02/2026	1 ^{er} établissement

TABLE DES MATIERES

1. AVANT-PROPOS.....	4
2. RESUME	5
3. CONTEXTE GENERAL	6
3.1. Localisation	6
3.2. Environnement	6
3.3. Occupation des sols	7
3.4. Géologie et perméabilité	9
3.5. Topographie	9
3.6. Inondabilité	10
4. FONCTIONNEMENT HYDRAULIQUE EN SITUATION ACTUELLE	11
4.1. Hydrographie / Assainissement pluvial.....	11
4.2. Hydrologie	12
5. SITUATION PROJET	14
5.1. Présentation du projet	14
5.2. Fonctionnement hydraulique sans dispositif pluvial.....	14
5.3. Conception et dimensionnement du dispositif pluvial	15
5.3.1. Emplacement des ouvrages et mode de collecte.....	15
5.3.2. Caractéristiques générales des ouvrages de rétention	17
5.3.3. Détails du système Mangeot	18
5.3.4. Détails des bassins de rétention nord-Est indépendants	19
5.3.5. Mesures en phase travaux	20
5.3.6. Accessibilité et entretien des ouvrages de rétention	21
5.4. Fonctionnement hydraulique avec dispositif pluvial.....	22
5.5. Incidences sur la qualité des eaux de surface.....	24

1. AVANT-PROPOS

Le Port de Sète aménage une nouvelle voie d'accès à la gare maritime depuis l'avenue Gilbert Martelli et le carrefour Mangeot. La zone de projet présente une forme allongée de 900 m environ et une surface de 3 ha environ relativement plane.

Aujourd'hui, la zone de projet est imperméabilisée à hauteur de 32 % par :

- Des bâtis avec cour et parkings imperméabilisés au nord-Est vers la connexion à l'avenue Gilbert Martelli,
- Une partie de parking de 3000 m² sur 210 m de long à l'extrémité sud-ouest proche de la gare maritime.

Le reste de la zone de projet n'est pas imperméabilisé.

Des réseaux d'assainissement des eaux pluviales sont présent au droit du parking à l'extrémité sud-ouest de la zone de projet. Pour le reste, les eaux s'accumulent et s'infiltrant dans les zones basses présentes sur la zone de projet et/ou ruissellent vers les réseaux pluviaux périphériques.

Du côté de l'avenue Gilbert Martelli, les eaux des bâtis et cours ruissellent vers l'avenue.

Le projet comprend la création de voiries, de places de stationnement et d'espaces verts. La zone de projet sera imperméabilisée à hauteur de 1.98 ha environ (taux imp. de 68 %).

Les extensions des zones urbaines sont susceptibles d'aggraver les effets néfastes du ruissellement pluvial sur le régime et la qualité des eaux et sur la sécurité des populations. L'imperméabilisation des sols, en soustrayant à l'infiltration des surfaces de plus en plus importantes, entraîne :

- une concentration rapide des eaux pluviales et une augmentation des débits de pointe aux exutoires pouvant s'accompagner de problèmes de débordement ;
- des apports de pollution par temps de pluie pouvant perturber fortement les milieux aquatiques.

Une analyse et une évaluation des ruissellements au droit et autour du site en situations actuelle et future doivent permettre de définir une solution de gestion des eaux.

Par conséquent le Port de Sète a fait réaliser la présente étude hydraulique par le bureau d'études **citéo ingénierie**. Cette étude a pour objectif de définir le fonctionnement hydraulique du secteur d'implantation du projet et de définir les solutions d'aménagement d'assainissement pluvial, dans le respect des contraintes réglementaires et des particularités hydrauliques du site.

Le présent document expose la méthodologie utilisée pour l'étude hydraulique, ses résultats et conclusions.

2. RESUME

Le Port de Sète aménage une nouvelle voie d'accès à la gare maritime depuis l'avenue Gilbert Martelli et le carrefour Mangeot. La zone de projet présente une forme allongée de 900 m environ et une surface de 3 ha environ relativement plane.

Aujourd'hui, la zone de projet est imperméabilisée à hauteur de 32 % par :

- Des bâtis avec cour et parkings imperméabilisés au nord-Est vers la connexion à l'avenue Gilbert Martelli,
- Une partie de parking de 3000 m² sur 210 m de long à l'extrémité sud-ouest proche de la gare maritime.

Le reste de la zone de projet n'est pas imperméabilisé.

Des réseaux d'assainissement des eaux pluviales sont présent au droit du parking à l'extrémité sud-ouest de la zone de projet. Pour le reste, les eaux s'accumulent et s'infiltrant dans les zones basses présentes sur la zone de projet et/ou ruissellent vers les réseaux pluviaux périphériques.

Du côté de l'avenue Gilbert Martelli, les eaux des bâtis et cours ruissellent vers l'avenue.

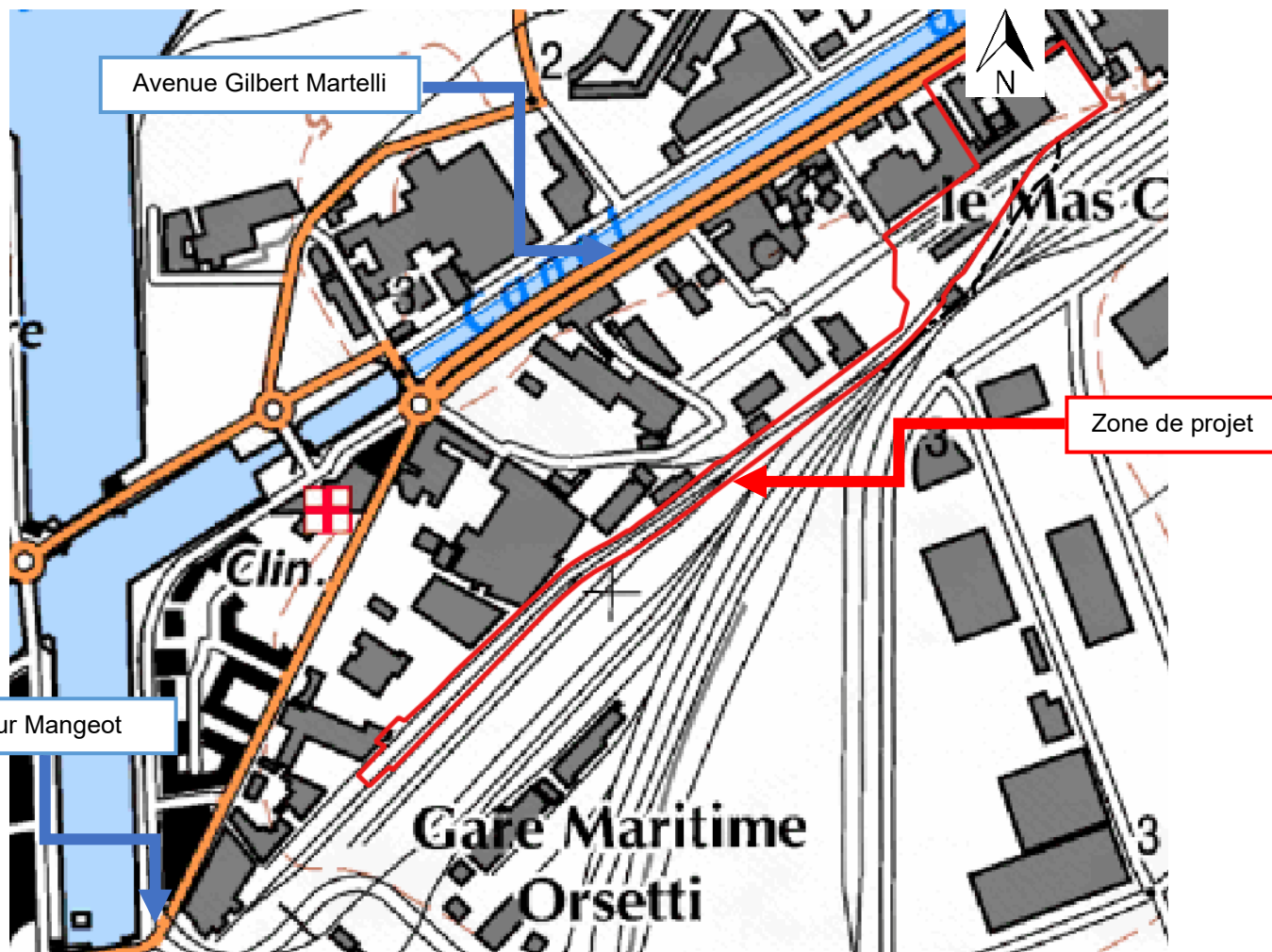
Le projet comprend la création de voiries, de places de stationnement et d'espaces verts. La zone de projet sera imperméabilisée à hauteur de 1.98 ha environ (taux imp. de 68 %).

Il est prévu de collecter les eaux de la voirie et des places de stationnement à l'aide de noues et de bassins de rétention répartis tout le long de la zone de projet. Ces ouvrages sont conçus pour stocker les ruissellements et les évacuer uniquement par infiltration pour toute pluie jusqu'à l'occurrence quinquennale. Au-delà, les ouvrages continuent de stocker les eaux mais la vidange est complétée par un rejet gravitaire dans le réseau pluvial existant Port de Sète pour les ouvrages côté ouest. Tous les ouvrages sont suffisants pour une pluie décennale à minima.

3. CONTEXTE GENERAL

3.1. LOCALISATION

Le projet d'aménagement de la voirie d'accès à la gare maritime est situé au nord de la gare maritime Orsetti au port de Sète sur les parcelles cadastrales n°45, 47, 137 section AH et n°123, 139, 217, 218 section AK. La zone de projet présente une superficie de 3 ha environ.



Localisation de la zone de projet (délimitée en rouge) – extrait IGN SCAN25

3.2. ENVIRONNEMENT

Le site d'aménagement se situe hors des périmètres Natura 2000, ZNIEFF de type 1 & 2 et zones humides répertoriées.

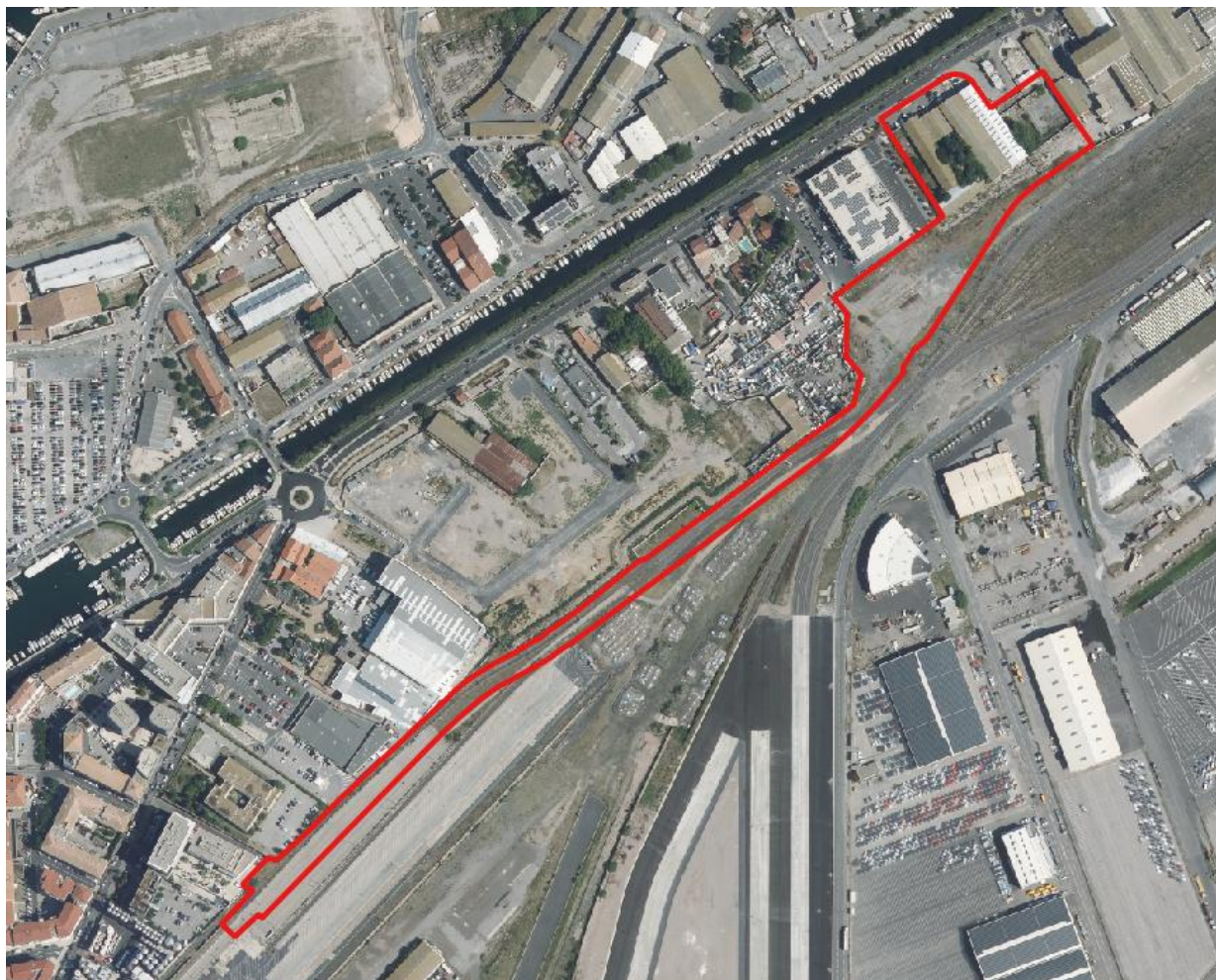
La zone de projet est située hors des périmètres de protection des captages dédiés à l'alimentation en eau potable.

3.3. OCCUPATION DES SOLS

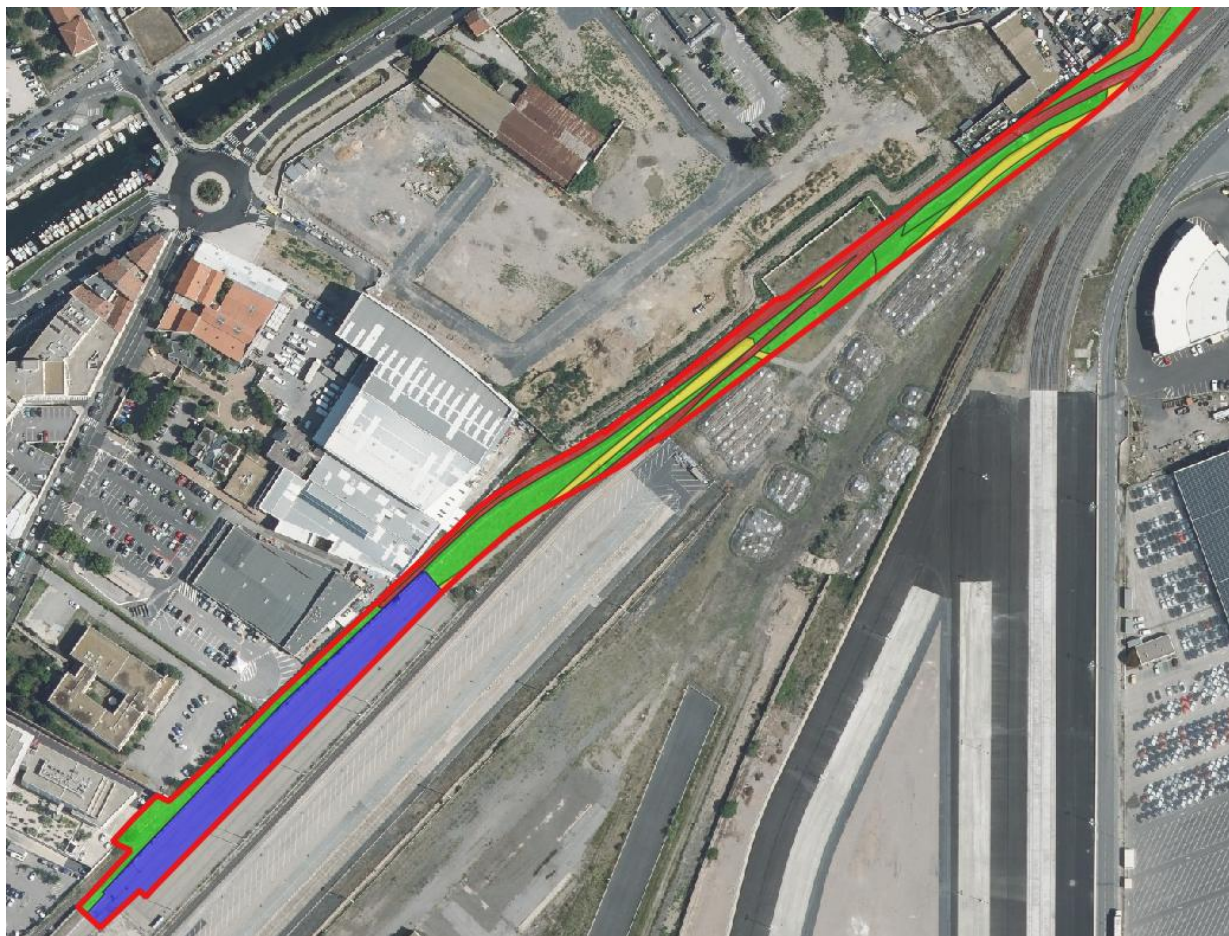
Actuellement, la zone de projet est occupée au nord par des bâtiments et au sud par une partie du parking d'embarquement actuel de la gare maritime. Le reste de la zone de projet est occupé par des parkings en partie stabilisé et goudronné, ainsi que des voies de chemin de fer.

Le taux d'imperméabilisation actuel de la zone de projet s'élève à 32 % environ.

La zone de projet est bordée au nord par l'avenue Gilbert Martelli, au nord-ouest par des commerces et des industries, au sud par la gare maritime et au sud-Est par des voies de chemin de fer ainsi que des parkings et des entrepôts.



Occupation des sols de la zone de projet (délimitée en rouge) – source : orthophotographie 2021

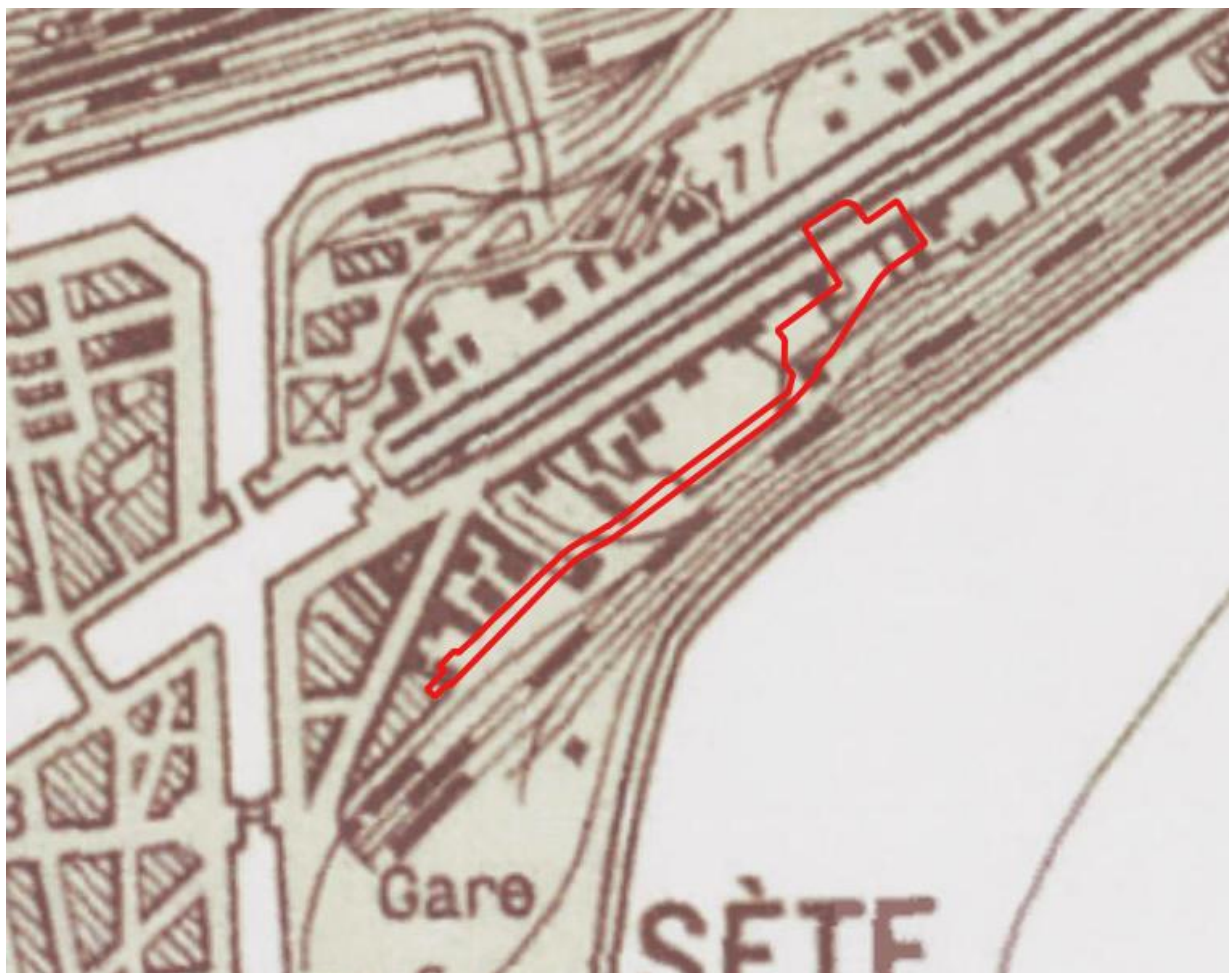
**Occ_sol_actu**

- Bati
- Espace vert
- Graviers rail
- Stabilisé
- stabilisé
- Imperméabilisé

Occupation des sols de la zone de projet (délimitée en rouge) – source : orthophotographie 2021

3.4. GEOLOGIE ET PERMEABILITE

La carte géologique du BRGM indique que le substratum de la zone d'étude, et plus largement du port de Sète, est composé d'Alluvions récent et moderne (Fz). Ce substratum est composé principalement de sables et de remblais anthropiques. Cela correspond habituellement à une perméabilité forte.



Carte géologique imprimée 1/50 000 du BRGM – source : <http://infoterre.brgm.fr/>, zone de projet en rouge

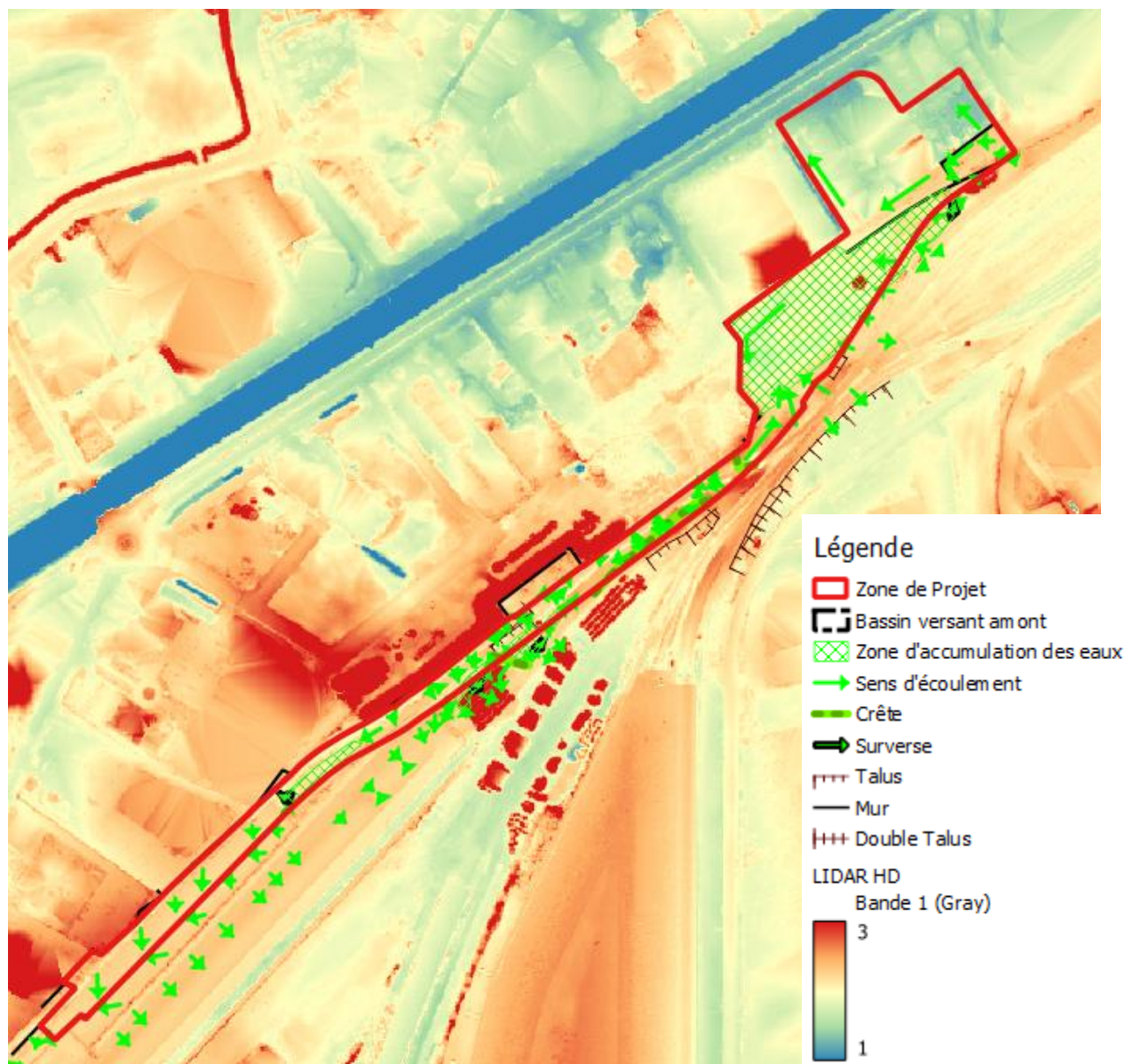
La perméabilité moyenne considérée pour la zone de projet est de 100 mm/h. En l'absence de tests de perméabilité sur zone, cette valeur a été fournie par le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre VRD sur la base de valeurs mesurées dans le cadre d'autres projets sur le secteur du Port de Sète.

Des tests seront réalisés en phase d'EXECUTION pour confirmer cette hypothèse.

3.5. TOPOGRAPHIE

La zone de projet est globalement plane, l'altimétrie varie entre 1.50 et 3.20 m NGF avec une majeure partie autour de 2 m NGF. La partie nord possède une faible pente orientée vers le nord-Est en direction de l'avenue Gilbert Martinelli. Le tiers nord possède une grande zone d'accumulation des eaux, d'une surface d'environ 7 800 m². Cette cuvette reçoit des apports amont le long de la limite Est, ce bassin versant représente une surface d'environ 2 600 m².

Les deux tiers sud de la zone projet présentent une pente majoritaire vers le sud. Plusieurs petites zones d'accumulation des eaux sont présentes, dû à la présence de remblais sur la zone de projet.

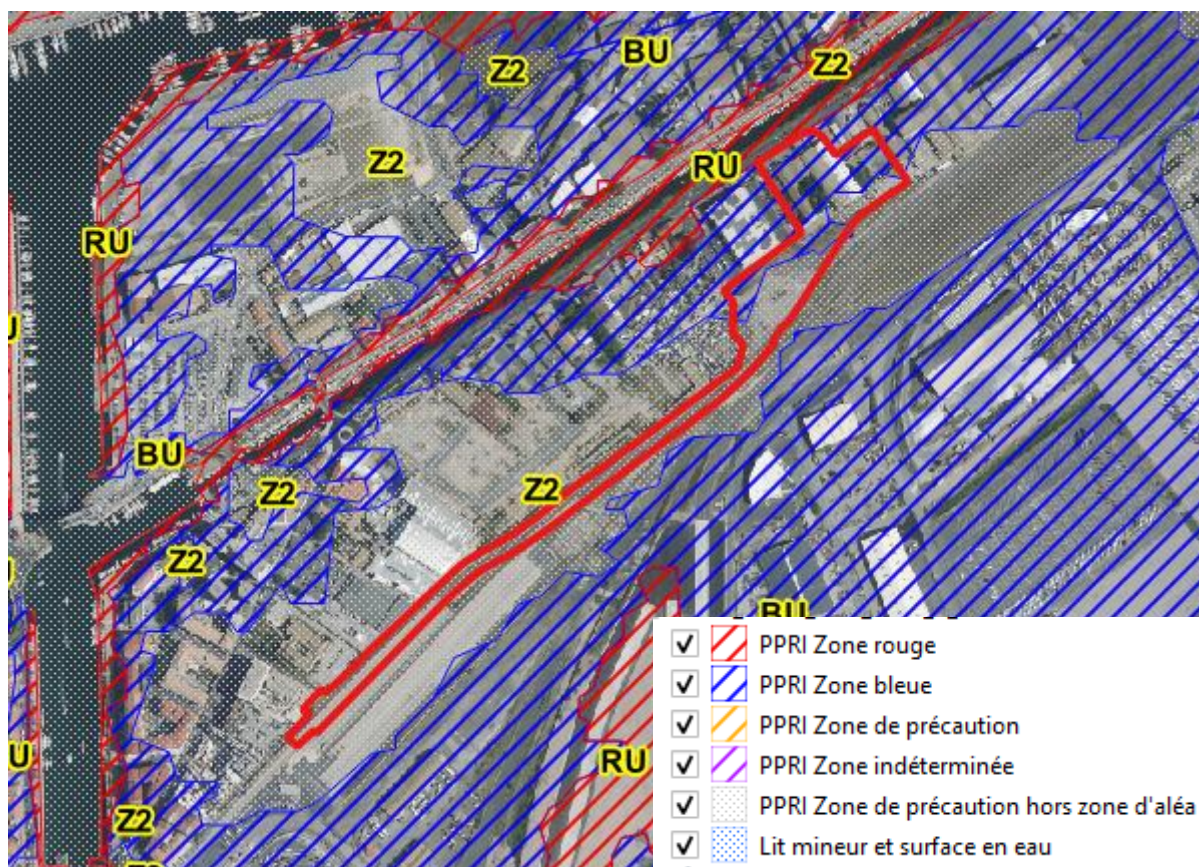


Topographie sur la zone de projet - Source : Lidar HD

3.6. INONDABILITE

La commune de Sète dispose d'un Plan de Prévention des Risques d'inondation approuvé le 25/01/2012.

D'après ce PPRI, le quart nord de la zone de projet est en zone BU, qui correspond à un secteur inondable soumis à un aléa modéré où les enjeux sont fort. Le reste de la zone de projet est en zone Z2, qui correspond un secteur non soumis à un aléa inondation.



Extrait de la carte du zonage réglementaire du PPRI de Sète, zone de projet en rouge

4. FONCTIONNEMENT HYDRAULIQUE EN SITUATION ACTUELLE

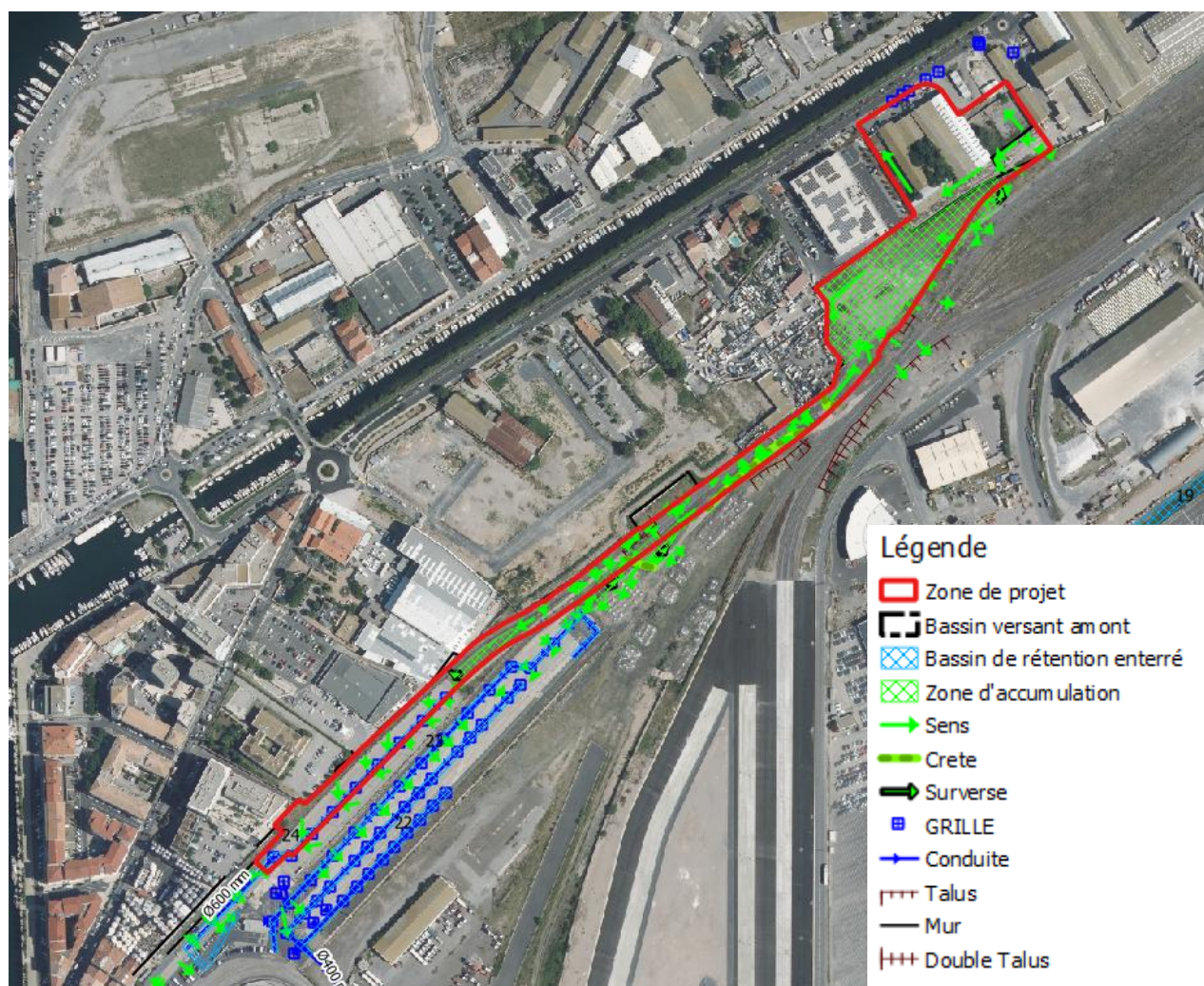
4.1. HYDROGRAPHIE / ASSAINISSEMENT PLUVIAL

De par la configuration topographique actuelle, la zone de projet reçoit des apports amont provenant de l'Est. La surface de ce bassin versant amont est d'environ 2 600 m².

Les eaux pluviales du quart nord de la zone de projet ruissellent de manière diffuse vers le nord en direction de l'avenue Gilbert Martelli.

Les eaux pluviales du tiers sud de la zone de projet sont collectées par des grilles présentes sur le parking d'embarquement existant. Ces grilles sont reliées entre elles par des conduites faisant office de rétention avant rejet dans le réseau pluvial du port qui se rejette dans le canal de la gare maritime

Les eaux du reste de la zone de projet s'infiltrent et/ou ruissellent de manière diffuse vers les cuvettes.



Fonctionnement hydraulique actuel de la zone de projet - source : Citéo ingénierie

4.2. HYDROLOGIE

Les débits générés par la zone de projet sont calculés pour les occurrences 2, 5, 10 et 100 ans par la méthode rationnelle selon la formule :

$$Q = C * i * A / 360$$

où $\left\{ \begin{array}{l} Q \text{ est le débit (m}^3/\text{s)} \\ C \text{ est le coefficient de ruissellement} \\ i \text{ est l'intensité de la pluie (mm/h)} \\ A \text{ est la superficie (ha)} \end{array} \right.$

La pluviométrie utilisée pour le calcul des débits est celle de la station de Sète dont les IDF (courbes Intensité – Durée – Fréquence) ont été calculées sur la période 1996 – 2023/2024.

Cette station est jugée représentative de la pluviométrie locale de par sa localisation et les cumuls sur 24 heures. Les intensités de pluie utilisées sont calculées comme suit :

$$i = a * t^{-b}$$

où $\left\{ \begin{array}{l} a \text{ et } b \text{ sont les coefficients de Montana issus de la station Montpellier Fréjorgues} \\ i \text{ est l'intensité de la pluie (mm/h)} \\ t \text{ est la durée de l'averse en heure} \end{array} \right.$

Concernant les coefficients de ruissellement, ceux-ci ont été estimés en tenant compte des types de surface actuellement présents sur la zone de projet.

Pour les sols naturels, les coefficients de ruissellement ont été estimés avec la méthode Astier afin de tenir compte de la forte capacité d'infiltration du sol dans le port de Sète. Ainsi les coefficients de ruissellement pour les terrains naturels utilisés sont les suivants :

Terrain naturel	
Occurrences (ans)	Coefficients de ruissellement des surfaces perméables
2	0.05
5	0.10
10	0.20
100	0.45

Sur la base d'un taux d'imperméabilisation initial nul, les coefficients de ruissellements et les débits de pointe générés par la zone de projet en situation initiale sont présentés ci-dessous :

Situation initiale sur la zone de projet et son bassin versant amont		
Occurrences (ans)	Coefficients de ruissellement	Débits générés (m³/s)
2	0.05	0.05
5	0.10	0.11
10	0.20	0.25
100	0.45	0.73

Sur la base du taux imperméable actuel de la zone de projet de 32 %, les coefficients de ruissellements et les débits de pointe générés par la zone de projet en situation actuelle sont présentés ci-dessous :

Situation actuelle sur la zone de projet et son bassin versant amont		
Occurrences (ans)	Coefficients de ruissellement	Débits générés (m³/s)
2	0.33	0.34
5	0.36	0.41
10	0.43	0.51
100	0.61	0.99

5. SITUATION PROJET

5.1. PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet consiste en l'aménagement d'une voie d'accès à la gare maritime du Port de Sète, avec la création de places de stationnement et des espaces verts dans lesquels des noues et bassins seront réalisées.

En situation projet, la répartition des surfaces a été estimée à partir du plan de masse de l'opération. Le tableau suivant résume la répartition des surfaces du projet :

Occupation des sols	Surfaces (m ²)	Surfaces imperméables (m ²)
Imperméabilisé (voirie, places de stationnement, ...)	19766	19766
Espaces verts	5132	0
Noues	4176	0
Surface Totale	29074	19766

Taux imperméabilisation	68%
--------------------------------	------------

Ainsi l'opération finale présentera **une surface imperméabilisée de 19 766 m², soit un taux d'imperméabilisation de 68 %**.

5.2. FONCTIONNEMENT HYDRAULIQUE SANS DISPOSITIF PLUVIAL

Compte tenu de l'imperméabilisation des sols liée au projet d'aménagement, les coefficients de ruissellement ainsi que les débits augmentent. Les nouvelles valeurs retenues pour les coefficients de ruissellement de la zone de projet sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Zone de projet augmentée de son bassin versant amont en situation future	
Occurrences (ans)	Coefficients de ruissellement
2	0.64
5	0.66
10	0.70
100	0.79

Ainsi, les débits générés sur la zone de projet augmentent du fait de l'imperméabilisation des sols et sont indiqués dans le tableau ci-dessous :

Débits (m³/s) générés sur la zone de projet et son bassin versant amont			
Occurrences (ans)	Situation actuelle	Situation future sans rétention	Ecart par rapport à la situation actuelle
2	0.34	0.65	91%
5	0.41	0.74	80%
10	0.51	0.89	75%
100	0.99	1.28	29%

Ces résultats montrent une augmentation des débits à l'échelle de la parcelle comprise entre **29** et **91** % selon l'occurrence de pluie par rapport à la situation actuelle. Conformément aux règlements en vigueur, il convient de compenser cet impact hydraulique.

Ainsi des mesures compensatoires doivent être mises en œuvre pour éviter une augmentation des débits transitant à l'aval du projet.

5.3. CONCEPTION ET DIMENSIONNEMENT DU DISPOSITIF PLUVIAL

5.3.1. Emplacement des ouvrages et mode de collecte

Afin de compenser l'imperméabilisation des sols liée au projet, il est prévu la réalisation de 4 noues et 3 bassins de rétention le long de la voie d'accès. Ces ouvrages sont localisés sur l'illustration ci-dessous.

Ils recevront et stockeront les eaux de ruissellement de toute la zone de projet et bassin versant amont. Pour cela tous les espaces imperméables et espaces verts de la zone de projet seront orientés de manière à ruisseler vers leur ouvrage de rétention dédié. Certaines zones non dirigées topographiquement vers les ouvrages hydrauliques nécessiteront éventuellement la pose d'ouvrages de collecte raccordés par des conduites aux noues et bassins.

Des grilles larges et nombreuses et/ou chemins de grilles larges seront notamment prévus en limite nord-Est pour diriger tous les ruissellements vers les bassins de rétention BR 4 et BR 6 situés de part et d'autre de la voirie descendant vers l'avenue Gilbert Martelli. Des ouvertures dans les bordures, ou l'absence de bordures permettront aux eaux de rejoindre les bassins par écoulement surfacique également.

5.3.2. Caractéristiques générales des ouvrages de rétention

Les principales caractéristiques des ouvrages de rétention sont indiquées dans le tableau suivant :

		Surface en gueule (m²)	Surface en base (m²)	Surface moyenne (m²)	Surface talus (m²)	Largueur talus (m)	Surface infiltrante	Longueur (m)	Cote TN projet en fond (m NGF)	Cote TN projet berge la plus basse (m NGF)	Surface imp drainé (m²)	Ratio l/m² imp	Hauteur totale estimée (m)	Volume de rétention minimum (m³)
Noue	1	1249	333	791	916	1.6	638	292	1.5	2.15	4016	128	0.65	514
Noue	2	794	19	407	775	1.5	277	243	1.5	2.15	2934	90	0.65	264
Noue	3	508	88	298	420	1.3	228	160	1.5	2.15	3243	60	0.65	194
Noue	5	270	14	142	256	1.05	99	90	1.5	2.15	1846	50	0.65	92
BR	7	696	542	619	154	1	593		1.5	2.15	2147	187	0.65	402
Total Système Mangeot (1, 2, 3, 5 et 7)		3517	996	2256.5	2521		1836		1.5	2.15	14186	103	0.65	1467
BR	4	70	49	60	21	1	56		1.3	1.91	249	146	0.61	36
BR	6	589	489	539	100	1	522		1.3	2.04	5331	75	0.74	399
Total		4176	1534	2855	2642		2415				19766	96		1902

*estimée égale à la surface en fond des ouvrages augmentée d'un tiers de la surface des talus

Ces caractéristiques peuvent s'adapter en situation EXE ou travaux sans grande modification non plus et le principe global d'un volume de rétention de 1 902 m³ et de vidange sera respecté.

5.3.3. Détails du système Mangeot

A l'ouest, les noues 1, 2, 3 et 5 ainsi que le bassin de rétention 7 seront reliés par des conduites et/ou cadres assurant une transparence hydraulique. Ils fonctionneront donc comme un unique système de rétention dit système Mangeot dans le présent rapport.

Il est recommandé la mise en place de deux cadres parallèles 1.0 x 0.4 m (largeur x hauteur) pour relier les différents ouvrages.

Le système Mangeot recevra et stockera les eaux des $\frac{3}{4}$ sud-ouest de la zone de projet comme indiqué sur l'illustration précédente des bassins versants drainés par les ouvrages.

Ce système de rétention se vidangera uniquement par infiltration pour toute pluie jusqu'à l'occurrence quinquennale. Au-delà de cette occurrence, les ouvrages non saturés continueront de stocker les eaux mais leur vidange sera complétée par un rejet gravitaire dans le réseau pluvial existant Port de Sète positionné à l'extrémité de la noue 1 aval à la pointe sud-ouest.

Ce rejet gravitaire sera régulé par un orifice qui limitera le débit de vidange gravitaire à 10 l/s environ, équivalent au débit quinquennal initial. Le regard à l'aval de cet orifice sera raccordé au réseau pluvial existant du port.

Cet orifice de régulation perché en sortie de noue de rétention sera équipé d'un **système obturateur** (vanne martelière) susceptible de retenir une éventuelle pollution accidentelle par temps de pluie qui sera alors évacuée par pompage. **Un dégrilleur** sera également mis en place.

La côte de fond de toutes les unités de ce système de rétention sera à 1.50 m NGF environ et la côte de berges la plus basse sera à 2.15 m NGF environ, ce qui permet d'avoir une hauteur de stockage de 0.65 m minimum pour chaque noue et bassin de rétention appartenant à ce système.

Le système Mangeot possèdera un volume total de 1 467 m³ drainant environ 14 186 m² imp. Le volume de rétention correspond ainsi à un ratio de 103 l/m² imp.

Le volume de stockage du premier niveau se vidangeant uniquement par infiltration sera de 630 m³ (43 % du volume total), soit le volume nécessaire pour stocker une pluie d'occurrence 5 ans en considérant un débit d'infiltration de 38 l/s pour l'ensemble du système.

Ce débit d'infiltration est défini en considérant une perméabilité des sols de 75 mm/h, soit la valeur de perméabilité de 100 mm/h indiquée par le maître d'ouvrage et réduite de 25 % pour tenir compte du risque de colmatage dans le temps.

Cette perméabilité a été considérée sur la face de fond des bassins augmentée d'un tiers de la surface des talus.

Le volume de stockage du second niveau se vidangeant par infiltration et vidange gravitaire sera de 837 m³.

Le fil d'eau de l'orifice de vidange à l'extrémité sud-ouest de la noue 1 sera positionné à la limite entre les deux niveaux. Son positionnement exact sera défini en phase EXE.

En supposant une hauteur de 0.3 m pour le premier niveau et 0.35 m pour le second, l'orifice de vidange présentera un diamètre Ø200 mm afin de permettre la vidange

gravitaire de 10 l/s environ. Ce diamètre sera ajusté en fonction de la réelle hauteur d'eau du second niveau supérieur pour respecter 10 l/s de capacité.

Le système Mangeot sera suffisant pour stocker une pluie d'occurrence décennale avec un volume d'eau stocké d'environ 1 000 m³, soit environ 2/3 de son volume total.

En cas de dysfonctionnement ou de saturation du système Mangeot, une surverse de sécurité sera créée en surplomb de l'orifice de vidange. Elle prendra la forme d'un caillebotis carré de 1 m de côté positionné sur le regard de visite en aval de l'orifice de vidange et d'où partira la conduite de vidange aval. Cette surverse sera positionnée à hauteur de la génératrice supérieure du système Mangeot.

Elle s'activera donc en même temps que des premiers débordements auront lieu sur les berges des noues. Ces débordements seront sans dommages pour les alentours non vulnérables en l'absence de bâtis et compte tenu de la forte capacité d'étalement de la zone.

La surverse n'aura pas la capacité d'évacuer un débit d'occurrence centennale puisque la conduite aval n'a pas non plus cette capacité.

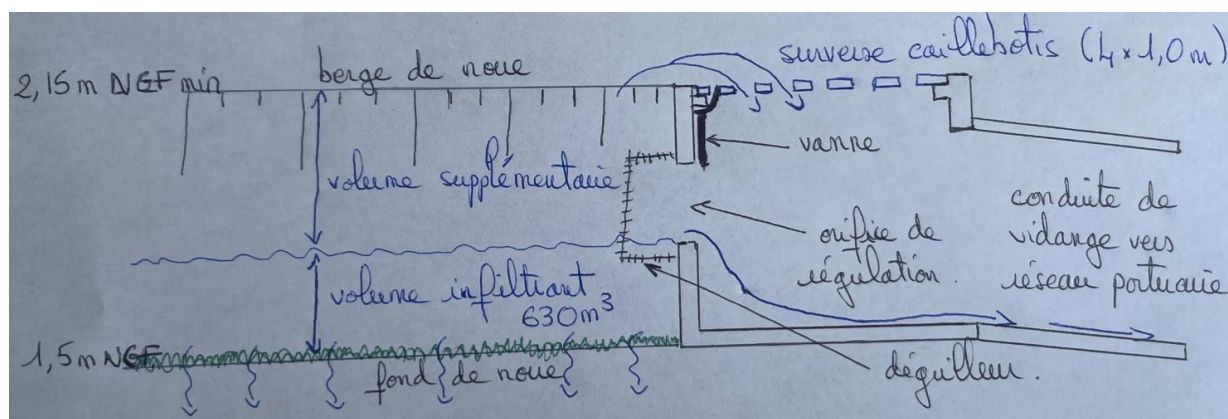


Schéma de principe de l'ouvrage de vidange en extrémité sud-ouest de la noue 1

5.3.4. Détails des bassins de rétention nord-Est indépendants

Les bassins de rétention 4 et 6, situés le long de la limite nord de la zone de projet, fonctionneront chacun de manière indépendante et se vidangeront uniquement par infiltration.

Le bassin de rétention 6 recevra les eaux de ruissellement du coin nord-Est de la zone de projet incluant un petit tronçon de la voirie de liaison à l'avenue Gilbert Martelli et espaces verts de stockage de déblais.

Il aura un volume de rétention de 35 m³ minimum, correspondant à un ratio de 146 l/m² imperméabilisé, avec une surface en gueule de 70 m² et une surface en fond de 50 m² minimum. La cote de fond de ce bassin sera à 1.30 m NGF et la cote de berge la plus basse sera à 1.91 m NGF, ce qui permettra d'avoir une hauteur de 0.6 m minimum.

Le bassin de rétention 4 sera tout juste suffisant pour stocker une pluie d'occurrence décennale avec un volume d'eau stocké d'environ 35 m³ en considérant un débit d'infiltration de 1.2 l/s.

Ce débit d'infiltration est défini, comme pour le système Mangeot, en considérant une perméabilité des sols de 75 mm/h, soit la valeur de perméabilité de 100 mm/h indiquée par le maître d'ouvrage et réduite de 25 % pour tenir compte du risque de colmatage dans le temps.

Cette perméabilité a été considérée sur la face de fond du bassin augmentée d'un tiers de la surface des talus.

Le bassin de rétention 6 recevra les eaux la totalité des eaux du parc de stationnement au nord de la zone de projet et un bout de voirie de connexion avec l'avenue Gilbert Martelli.

La côte de fond de ce bassin sera à 1.30 m NGF et la côte de berge la plus basse sera à 2.04 m NGF, ce qui permettra d'avoir une hauteur de 0.7 m minimum. Il aura un volume de rétention de 399 m³, correspondant à un ratio de 75 l/m² imperméabilisé, avec une surface en gueule de 590 m² et nue surface en fond de 490 m² minimum.

Le bassin de rétention 6 sera suffisant pour stocker une pluie d'occurrence décennale avec un volume d'eau stocké d'environ 350 m³ en considérant un débit d'infiltration de 11 l/s.

Là aussi, ce débit d'infiltration est défini en considérant une perméabilité des sols de 75 mm/h, soit la valeur de perméabilité de 100 mm/h indiquée par le maître d'ouvrage et réduite de 25 % pour tenir compte du risque de colmatage dans le temps.

Cette perméabilité a été considérée sur la face de fond du bassin augmentée d'un tiers de la surface des talus.

Ces deux bassins ne disposent pas de vidange gravitaire, ni surverse en l'absence d'autorisation de raccordement au réseau de l'avenue Gilbert Martelli.

En cas de dysfonctionnement ou de saturation de ces deux bassins, des débordements auront lieu sur les berges dans les espaces verts et sur voirie. Ces débordements s'écouleront en surface vers l'avenue Gilbert Martelli.

Ces débordements seront sans dommages pour la zone de projet mais peuvent gêner la circulation du rond-point aval de l'avenue Gilbert Martelli. La conception des réseaux pluviaux et ouvrages de collecte ou profilage de voirie de ce rond-point devra prendre en compte ces apports amont pour les pluies rares.

5.3.5. Mesures en phase travaux

Le sol sur l'emprise des noues paysagères et bassins sera **décompacté, biné et scarifié** pour garantir le meilleur fond drainant possible. Un contrôle de l'état de la structure sera produit à la fin du chantier pour s'assurer de l'absence de dépôts solidifiés sur la couche de fond.

Un premier nettoyage complet sera réalisé à la fin du chantier et végétalisation des espaces verts.

Des inspections et nettoyages devront être faits pendant le chantier.

Le DCE des travaux rappellera l'interdiction de tout rejet de produit de construction dans les grilles de la voirie : eaux de lavage de produits béton, de façade, enduits, sables, graviers, ... Il sera imposé également de mettre en place temporairement en phase chantier du site :

- des **dispositifs d'obstruction des grilles et/ou des drains de diffusion** pour éviter le colmatage des fonds de noue en cas de rejet illicite de laitance ou de produits de construction,
- un (ou des) **bac ou cuve de stockage imperméable sans vidange** dans lequel seront déversées les eaux de laitance ou de produits de construction pour éviter l'attrait d'un déversement dans les grilles. Les produits déversés dans ce(s) bac(s) ou cuve seront alors pompés et/ou évacués en fin de chantier en site adapté et le sol naturel sera rétabli,
- **une aire de vidange et nettoyage du matériel polluant imperméable et raccordée au bac de stockage.**

Des tests de perméabilité seront réalisés avant et après travaux pour s'assurer de la conformité de la perméabilité des ouvrages avec l'hypothèse retenue dans la présente étude (100 mm/h).

5.3.6. Accessibilité et entretien des ouvrages de rétention

Du fait de leur profondeur inférieure à 1 m, les noues paysagères et bassins ne seront pas clôturés. Ils disposeront d'accès et pente de talus doux ponctuel ou escaliers en rondins de bois permettant leur accès et leur entretien à pied.

L'entretien suivant sera réalisé sur les noues paysagères et bassins de rétention :

- **conserver le volume utile** de rétention par curage et entretien régulier par faucardage de la végétation (cf. détails ci-après),
- **conserver la perméabilité du fond** par un curage régulier pour enlever les fines qui obstruent les interstices du sol et un binage du fond pour le décompacter et l'aérer (cf. détails ci-après),
- **entretenir régulièrement par faucardage de la végétation** (cf. détails ci-après),
- **vérifier régulièrement la non-obstruction de l'orifice de vidange,**
- **évacuer les flottants**, bouteilles et débris divers présents dans les noues paysagères et bassins.

La fréquence d'entretien sera au minima semestrielle (fin juin/début juillet avant la saison des orages et en hiver). Au-delà des vérifications régulières, une surveillance particulière devra être réalisée après les fortes pluies ou crues et à la fin de la saison d'hiver.

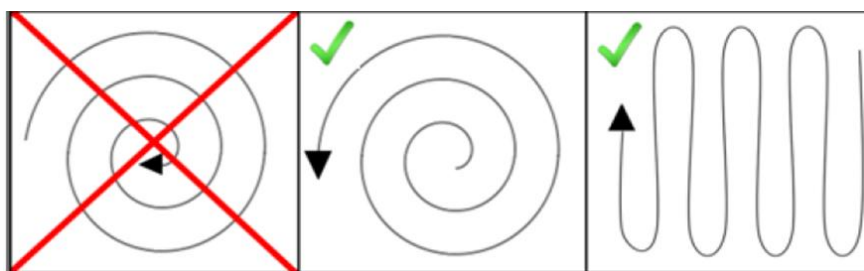
Un premier nettoyage complet sera réalisé à la fin des chantiers.

Un cahier de suivi daté sera tenu pour l'ensemble des ouvrages de l'opération.

En lien avec la biodiversité ordinaire susceptible de fréquenter ces espaces, les **modalités suivantes devront être appliquées pour l'entretien :**

- **Faucardage, curage et binage uniquement par temps sec et aux périodes indiquées ci-dessus;**
- **Débroussaillage manuel et évacuation des déchets ;**
- **Hauteur de coupe lors des faucardages de 10 à 15 cm ;**

- Broyage et exportation de l'essentiel des rémanents ;
- Eviter une rotation centripète qui piègerait la faune.



5.4. FONCTIONNEMENT HYDRAULIQUE AVEC DISPOSITIF PLUVIAL

En situation projet, le fonctionnement hydraulique de la zone de projet est lié au fonctionnement des ouvrages de rétention.

À partir des observations précédentes, les fonctionnements des noues et des bassins de rétention sont modélisés en régime transitoire selon la méthode des pluies modifiée. Ces modélisations permettent de vérifier que les systèmes de rétention offrent des volumes de rétention permettant la non-aggravation des débits générés sur la zone de projet quelle que soit l'occurrence de pluie.

Les résultats des simulations pour le système Mangeot (noues 1, 2, 3, 5 et BR 7) sont rassemblés dans le tableau ci-après.

Occurrence de pluie (ans)	Débits (m³/s) générés par le bassin versant du système Mangeot			
	Etat initial	Etat projet sans rétention	État projet avec compensation	
			Débits	Ecart avec la situation initiale
2	0.06	0.57	0.038	-41%
5	0.11	0.64	0.038	-64%
10	0.16	0.72	0.048	-70%
100	0.46	0.97	0.197	-57% *

*Surverse

Les résultats des simulations du fonctionnement du système Mangeot indiquent que la mise en place des noues et du bassin de rétention permettent la **non-aggravation des débits par rapport à la situation initiale** malgré l'activation de la surverse pour les pluies d'occurrence supérieure à 10 ans.

Les résultats des simulations pour le bassin de rétention 4 sont rassemblés dans le tableau ci-après.

Occurrence de pluie (ans)	Débits (m³/s) générés bassin versant bassin de rétention 4			
	Etat initial	Etat projet sans rétention	État projet avec compensation	
			Débits	Ecart avec la situation initiale
2	0.005	0.017	0.001	-80%
5	0.008	0.021	0.001	-88%
10	0.012	0.026	0.001	-92%
100	0.033	0.056	0.039	18% *

*Surverse

Les résultats des simulations du fonctionnement du bassin de rétention 4 indiquent que sa mise en place permet la **non-aggravation des débits par rapport à la situation initiale** malgré l'activation de la surverse pour les pluies d'occurrence supérieure à la décennale.

Les résultats des simulations pour le bassin de rétention 6 sont rassemblés dans le tableau ci-après.

Occurrence de pluie (ans)	Débits (m³/s) générés bassin versant bassin de rétention 6			
	Etat initial	Etat projet sans rétention	État projet avec compensation	
			Débits	Ecart avec la situation initiale
2	0.025	0.200	0.011	-56%
5	0.041	0.223	0.011	-73%
10	0.061	0.255	0.011	-82%
100	0.177	0.361	0.134	-24% *

*Surverse

Les résultats des simulations du fonctionnement du bassin de rétention 6 indiquent que sa mise en place permet la **non-aggravation des débits par rapport à la situation initiale** malgré l'activation de la surverse pour les pluies d'occurrence supérieure à la décennale.

Au total, c'est un débit de 0.17 m³/s qui peut surverser en direction de l'avenue Gilbert Martelli.

Ce débit est inférieur aux débits rejetés actuellement pour les toitures des bâtiments existants en direction de l'avenue.

5.5. INCIDENCES SUR LA QUALITÉ DES EAUX DE SURFACE

L'aménagement projeté entraîne une augmentation des surfaces imperméabilisées et peut générer :

- une **pollution chronique** liée au lessivage de la chaussée qui entraîne des éléments toxiques dus au gaz d'échappement ainsi qu'à l'usure des pneumatiques : matières en suspension, hydrocarbures, métaux lourds...,
- une **pollution accidentelle** : accident sur les voies d'accès entraînant un déversement.

■ Pollution chronique

La pollution chronique est due au lessivage de la chaussée par les pluies et est produite par la circulation des véhicules.

La création des noues et bassins collectant les eaux de ruissellement de la voirie permettra un abattement de la pollution chronique par décantation des matières en suspension. Un dégrilleur et les fonds infiltrants permettront d'assurer en outre la collecte des flottants et autres polluants macroscopiques les plus importants.

■ Pollution accidentelle

La pollution accidentelle survient à la suite d'un déversement de matières polluantes inopiné ou consécutif à un accident de la circulation. Le secteur de la zone de projet est une zone très faiblement accidentogène avec de faibles vitesses de circulation.

Le volume infiltrant en fond des noues et bassins permettra le stockage sans vidange vers les canaux

Toutefois, **la présence d'un système obturateur sur l'ouvrage de sortie de la noue 1 permettra de confiner une éventuelle pollution accidentelle par temps de pluie ayant rempli le volume infiltrant**, et de réduire, par conséquent, le risque de pollution liée à un déversement accidentel.

Toute pollution piégée sera pompée et évacuée en centre adapté. Les sols contaminés seront traités.

Dressé à Saint-Georges d'Orques, le 28 février 2026

ANNEXE 4

**DEMANDE DE'AUTORISATION SPECIALE AU
TITRE DU SITE PATRIMOINE REMARQUABLE**



Monsieur le Maire de la Ville de Sète

Service Urbanisme et aménagement
Hôtel de Ville BP 373
34206 Sète Cédex

Sète, le 13 novembre 2025

Objet : Demande d'autorisation spéciale au titre du Site Patrimoine Remarquable –
Projet de voie d'accès aux espaces d'embarquement de la gare maritime Orsetti

Dossier suivi par : Frédéric BOISSON
Tél. : 04.67.46.35.26
Nos réf. : **2025/OC/FB**

Monsieur le Maire,

Dans le cadre de l'aménagement du port de Sète, nous prévoyons la création d'une voie d'accès reliant l'avenue Martelli aux différents espaces de pré-embarquement du terminal passagers sur une longueur d'environ 800 mètres.

Ce projet a été défini en concertation avec la Ville de Sète et la Préfecture de l'Hérault, afin de permettre un meilleur accès au terminal ferry tout en contribuant au désengorgement de la circulation en ville notamment aux abords de la place Mangeot et l'avenue du Maréchal Juin lors des escales de ferries à fort trafic.

Porté financièrement par le port de Sète, établissement public régional, ce projet s'inscrit dans le cadre des missions de service public portuaire confiées à Port Sud de France, visant à améliorer les conditions d'exploitation, de sécurité et d'accueil des passagers ainsi qu'à optimiser la gestion des circulations internes au sein de l'enceinte portuaire.

Il s'agit d'un aménagement fonctionnel interne au domaine portuaire et à l'usage de la gare maritime, non ouvert à la circulation publique générale, bien distinct des voiries communales ou inter-communales et ne s'inscrivant pas dans un aménagement d'ensemble immobilier ou un lotissement.

Le projet consiste d'ailleurs à réaménager et adapter une emprise existante déjà utilisée en terre-pleins portuaires et leurs accès ainsi que l'exploitation d'une voie ferroviaire amenée à être démantelée. Il s'inscrit donc dans une logique de requalification des espaces portuaires.

En conséquence, les dispositions de l'article R.421-19 ne trouvent pas à s'appliquer et le projet n'est pas soumis à permis d'aménager.

Port Sud de France

Siège social :

201 avenue de la Pompignane
34000 MONTPELLIER
RCS Montpellier : 501 700 595 00017

Etablissement principal :

1 quai Philippe Régy - BP 10853
34201 SETE Cedex
RCS Montpellier : 501 700 595 00025
Tél : 04.67.46.34.04 – Fax : 04.67.46.34.07

Par ailleurs, conformément à l'article L.421-8 du Code de l'urbanisme les travaux envisagés relèvent directement du fonctionnement du service public portuaire et ne présentent ni une nature ni une importance justifiant une autorisation d'urbanisme. Ils consistent en la mise à niveau et l'adaptation d'une voie interne et d'espaces à usage portuaire exclusif.

Cependant, une partie de la voie projetée se situe le périmètre du site patrimonial remarquable (SPR) de la commune de Sète.

À ce titre, et en application des articles L.632-1 et L.632-2 du Code du patrimoine, nous sollicitons la délivrance d'une autorisation spéciale, après avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France.

Vous trouverez en annexe les éléments suivants destinés à l'instruction :

- un plan de masse du projet,
- une coupe type de la voie,
- ainsi que des vues 3D d'insertion dans le site.

Nous précisons également que l'espace de délestage situé à proximité du rond-point permettra le stationnement des passagers qui se présenteraient bien en amont des heures d'embarquement et permettra notamment d'éviter l'engorgement de l'Avenue Martelli.

Nous vous informons également que ce projet a déjà fait l'objet d'une présentation à Mme l'Architecte des Bâtiments de France, ainsi qu'un cadrage réglementaire auprès de la DREAL, lequel a conclu sur la réalisation d'un porté à connaissance, et à la mise en œuvre de prescriptions d'aménagement relatives à la lutte contre l'incendie avec le service Prévision / Opération du SDIS.

A noter que le projet sera phasé et que la première phase devra être opérationnelle en juin 2026 pour la saison estivale. Nous reviendrons vers vous courant 2026 pour vous présenter la 2^e partie du projet avec notamment le réaménagement des espaces portuaires autour de la place Mangeot.

Nous restons à votre disposition pour toute information complémentaire et sommes à votre écoute pour convenir d'un échange avec les services concernés, si vous le jugez utile.

Dans l'attente d'une réponse de votre part, je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Directeur de Port Sud de France
Olivier CARMES

Établissement Public Régional
PORT SUD DE FRANCE

1, quai Philippe Régy - BP 10853
34201 SETE cedex

n° SIRET 501 700 595 000 25
Code NAF 5222 Z

