



## Commission Permanente du 13 octobre 2017

### Délibération N° CP/2017-OCT/19.14

#### Conseil Régional OCCITANIE

Commission Permanente du vendredi 13 octobre 2017

La Commission Permanente du Conseil Régional, régulièrement convoquée, s'est réunie à l'Hôtel de Région, le vendredi 13 octobre 2017 à 10 heures, sous la Présidence de Madame Carole DELGA, Présidente.

#### **Présents :**

Monsieur ASSAF, Madame BAGUR, Madame BLANC, Madame BOURGADE, Madame CARSALADE, Monsieur CAZAUBON, Monsieur CHIBLI, Monsieur CODORNIU, Monsieur CRESTA, Monsieur CROS, Madame DAHINE, Monsieur DEVILLE, Madame DOUNOT-SOBRAQUES, Madame FITA, Monsieur FONS, Monsieur GARRIGUES, Madame GAZEL, Monsieur GIBELIN, Madame GIRAL, Monsieur GUILHAUMON, Madame JAMET, Monsieur LABARTHE, Madame LANGEVINE, Madame LASFARGUES, Monsieur LEONARDELLI, Madame MADER, Madame MAILLOLS, Madame MONESTIER-CHARRIE, Monsieur ONESTA, Madame PELLEFIGUE, Madame PERALDI, Madame PINEL, Madame PIQUÉ, Madame PLANE, Madame POUCHELON, Monsieur PRATO, Monsieur PY, Monsieur REGOURD, Monsieur REMISE, Madame SALOMON, Monsieur SANCHEZ, Madame SATGÉ, Monsieur SERIEYS, Monsieur TERRAIL-NOVES, Madame VINET, Monsieur YELMA

#### **Absent(s) excusé(s), ont donné délégation de vote :**

Monsieur ALARY a donné délégation à Madame GAZEL  
Madame COLLARD a donné délégation à Madame BLANC  
Monsieur COTELLE a donné délégation à Madame MADER  
Madame NEGRIER a donné délégation à Monsieur ASSAF  
Monsieur ROSSIGNOL a donné délégation à Monsieur PY



**Commission Permanente du 13 octobre 2017**

**Délibération N°CP/2017-OCT/19.14**

**COMMISSION MEDITERRANEE DU 29 SEPTEMBRE 2017**

**MER ET PORTS**

**PORT DE SETE-FRONTIGNAN : PROJET DE TERMINAL PASSAGER - DECLARATION  
D'INTENTION - PLAN DE SOUTIEN DU BTP**

**DELIBERATION :**

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL OCCITANIE

**Vu** la délibération n°2017/AP-JUIN/14 de l'Assemblée Plénière du 30 juin 2017 donnant délégation à la Commission Permanente,

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment sa quatrième partie relative à la Région,

**Vu** le Code de l'environnement et notamment ses articles L.121-15-1 à L.121-23 et R.121-19 à R121-27,

**Vu** le règlement budgétaire et financier applicable,

**Vu** l'instruction budgétaire et comptable M71 applicable aux Régions,

**Vu** le vote du Budget Primitif pour l'exercice budgétaire 2017,

**Vu** le montant des crédits inscrits au budget de la Région pour 2017,

**Vu** la délibération n°CR-08/12.079 du Conseil Régional en date du 13 mai 2008,

**Vu** la délibération n°CR-13/04.562 du Conseil Régional en date du 20 novembre 2013,

**Vu** la délibération n°CR-14/04.692 du Conseil Régional en date du 19 décembre 2014,

**Vu** la délibération n°2017/AP-FEVR/01 du Conseil Régional en date du 2 février 2017,

**Vu** le rapport N°2017/AP-FEVR/07 présenté par Madame la Présidente,

**Vu** l'avis de la Commission n°19, Commission Méditerranée du 29 septembre 2017,

**Vu** le rapport N°CP/2017-OCT/19.14 présenté par Madame la Présidente,



**Commission Permanente du 13 octobre 2017**

**Délibération N°CP/2017-OCT/19.14**

**Considérant que**

Le présent rapport propose une opération qui s'inscrit dans le plan Marshall engagé en 2016 par la Région pour l'emploi à destination des entreprises du bâtiment et des travaux publics.

L'Assemblée Plénière du 2 février 2017 a acté l'engagement budgétaire de la Région sur le projet de terminal passager du port de Sète-Frontignan et a également autorisé la Présidente à engager les démarches afin d'obtenir toutes les autorisations administratives liées à ce projet.

L'application de nouveaux textes en matière d'évaluation environnementale et d'enquête publique préalables au dépôt du permis de construire oblige la collectivité à prendre une nouvelle délibération. Il s'agit d'une déclaration d'intention destinée à informer le public sur le projet.

Le présent rapport permet d'apporter une réponse à cette nouvelle obligation.

**Motivations et raisons d'être du projet :**

Avec 140 000 passagers en 2016, le trafic passagers constitue une activité importante et contributrice pour le port de Sète-Frontignan. Le positionnement du port sur des liaisons ferries avec le Maroc est historique, il date de 1975. Aujourd'hui encore, le port de Sète-Frontignan détient la seule liaison maritime passagers française avec le Maroc. Les ports de Tanger et de Nador sont ainsi desservis par les ferries de la compagnie italienne Grandi Navi Veloci (GNV), avec une à trois traversées par semaine suivant les saisons. L'exploitant portuaire réalise actuellement des prospections commerciales pour élargir les offres et développer ce trafic dont la dynamique se confirme.

Nonobstant la gare maritime existante, construite en 1979, est vétuste et n'offre plus de conditions d'accessibilité, de sûreté, de sécurité et d'exploitation satisfaisantes pour les compagnies et les services.

Dans ce contexte et pour conforter le positionnement du port de Sète-Frontignan, la Région Occitanie a engagé un vaste programme pour la création d'un nouveau terminal passagers afin de proposer une structure moderne et d'offrir un équipement attractif et compétitif répondant aux attentes des compagnies, des usagers et des services d'exploitation.

Ce projet permettra ainsi :

- d'augmenter les capacités d'accueil, de traitement et leur qualité ;
- d'opérer à terme à trois navires simultanément ;
- d'assurer une relation ville-port ambitieuse et de qualité.

Ce projet sous maîtrise d'ouvrage régionale prévoit un programme d'aménagement terrestre comprenant la réorganisation complète des infrastructures d'accueil, notamment la construction d'une nouvelle gare maritime et d'un satellite à proximité du môle Masselin pouvant y accueillir des navires jusqu'à 220 mètres de longueur.

Il intègre également le réaménagement des espaces extérieurs sur 23 hectares pour l'attente et le contrôle des véhicules légers et des poids lourds embarquant ou débarquant.

De même, est prévue la création d'une nouvelle entrée dédiée, assurant un accès direct au nouveau terminal passagers ainsi qu'un accès secondaire au port de commerce désengorgeant ainsi l'accès du port par le centre-ville.

Le projet est évalué à ce stade à 62 millions d'euros.



Commission Permanente du 13 octobre 2017

Délibération N°CP/2017-OCT/19.14

### **Territoires susceptibles d'être affectés par le projet :**

Le projet est situé à l'Est de la commune de Sète.

### **Incidences potentielles sur l'environnement :**

Dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet, les incidences du projet ont été examinées au regard des facteurs : population et santé humaine / biodiversité / terres, sol, eau, air et climat / biens matériels, patrimoine culturel et paysage. Après finalisation, l'évaluation environnementale fera l'objet d'une instruction réglementaire et d'une enquête publique.

Cette analyse des effets du projet a été réalisée pour la phase chantier ainsi que pour la phase exploitation. Après définition de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation l'impact résiduel pour chacune des thématiques a été réévalué.

De cette analyse, il apparaît que les principales incidences potentielles sur l'environnement sont les suivantes :

- **population et santé humaine**

Les études air et bruit réalisées ont montré que le projet respecte les seuils réglementaires.

En phase exploitation, l'augmentation du trafic ferry engendrera une augmentation du nombre de véhicules transitant par le terminal et ses voies de desserte. Le raccordement de l'infrastructure portuaire avenue Gilbert Martelli permettra de limiter l'impact sur les voiries urbaines du centre-ville en mobilisant les voiries adaptées à la circulation.

Face au risque naturel de submersion, conformément aux préconisations des services de l'Etat, le projet prévoit la réalisation des planchers rez-de-chaussée à un niveau de 2.50 m. Par ailleurs, les aménagements extérieurs suivront les prescriptions du Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation du bassin versant de l'étang de Thau.

Dans le cadre de l'étude de pollution des milieux sols, air et eau sur l'emprise du projet, une évaluation des risques sanitaires a été réalisée en tenant compte des futurs usages du site et des temps d'exposition. Elle a clairement conclu qu'il n'y avait pas d'incompatibilité entre l'activité projetée et les risques liés à l'exposition des gaz venant des sols ou de la nappe au vu des concentrations constatées.

- **biodiversité**

L'ancien mur maçonné situé en bordure Sud du projet constitue un habitat privilégié pour la faune et notamment les lézards. Sa destruction aurait eu un impact négatif sur l'environnement. Pour réduire cette incidence et préserver ce milieu favorable à la faune, ce mur maçonné sera conservé. Pour la phase chantier, il est prévu une défavorisation du site avant travaux afin de réduire l'impact sur la faune.

- **terres, sol, eau, air et climat**

Eu égard la proximité du milieu aquatique, le risque d'incidences notables sur les eaux superficielles et souterraines en phase chantier a été considéré avec importance. Des mesures préventives d'organisation du chantier ont été retenues pour réduire les incidences. En phase exploitation, les eaux de ruissellement des parkings seront traitées. En respectant les exigences réglementaires, l'impact des rejets sur le milieu aquatique sera maîtrisé.



**Commission Permanente du 13 octobre 2017**

**Délibération N°CP/2017-OCT/19.14**

En matière de déchets de chantier, les diagnostics réalisés doivent permettre une optimisation du tri et favoriser ainsi le recyclage. Un plan de gestion de chantier est prévu pour cette opération. Ainsi, l'évacuation des produits de déconstruction/démolition vers des filières d'élimination sera adaptée à la nature des déchets.

Un diagnostic des milieux sol, air et eau a été réalisé et a montré l'existence de poches de pollutions localisées par hydrocarbures ou métaux lourds. Pour permettre de réduire les incidences de ces sols pollués sur le projet, une étude de tri analytique est en cours. Elle doit aboutir sur une connaissance plus approfondie des zones polluées et permettre ainsi une meilleure caractérisation des déblais. Elle doit également conduire à favoriser des solutions de réemploi des déblais par une optimisation des mouvements de terre pour réduire au maximum l'impact environnemental du projet.

- **biens matériels, patrimoine culturel et paysage**

L'emprise à aménager est composée de remblais anthropiques récents. Elle ne fait pas l'objet de prescriptions archéologiques.

Le projet ne se situe pas dans les limites d'un périmètre de protection de monument historique.

Les incidences sur le patrimoine apparaissent faibles.

Pour autant, le projet architectural a pour ambition d'améliorer fortement le paysage portuaire et d'améliorer la relation ville-port. Ce projet aura une incidence positive sur le paysage portuaire et urbain.

#### **Solutions alternatives envisagées :**

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

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

#### **Modalités de concertation du public :**

A l'issue de la présente déclaration d'intention, il est proposé de s'appuyer sur la procédure d'enquête publique pour assurer une concertation du public pour ce projet.



**Commission Permanente du 13 octobre 2017**

**Délibération N°CP/2017-OCT/19.14**

**Après en avoir délibéré,**

**Décide :**

**ARTICLE UN :** de prendre acte de la déclaration d'intention relative au projet de terminal passagers sur le port de Sète-Frontignan.

**ARTICLE DEUX :** d'autoriser la Présidente à lancer toutes les procédures éventuelles de concertation nécessaire permettant l'avancement de cette opération.

**ARTICLE TROIS :** d'autoriser la Présidente à signer tout acte ou document relatif à l'exécution de la présente délibération.

**La Présidente**

**Carole DELGA**

**Acte Rendu Exécutoire :**

- Date de transmission à la Préfecture : 13 octobre 2017
- Date d'affichage légal : 13 octobre 2017

Pour extrait conforme,  
La Présidente,  
CAROLE DELGA