



AMENAGEMENT DE LA ZAC ENTREE EST SECTEUR NORD, D'UNE VOIE DE CONTOURNEMENT DU QUAI DES MOULINS ET D'UN PARKING EN ENTREE DE VILLE DE SETE

Résumé non technique




Octobre 2024

LE PROJET

Client	Sète Agglopôle Méditerranée
Projet	Aménagement de la ZAC Entrée Est secteur Nord, d'une voie de contournement du quai des Moulins et d'un parking en entrée de ville de Sète
Intitulé du rapport	Résumé non technique

LES AUTEURS

 <p>cereg ÉTUDES - MESURES - MAÎTRISE D'ŒUVRE</p>	<p>Cereg – 399 rue Georges Séguy – 34 080 Montpellier Tel : 04.67.41.69.80 www.cereg.com</p>
---	--

Réf. Cereg - M18110

Id	Date	Etabli par	Vérfié par	Description des modifications / Evolutions
V1	Juin 2024	Laurène MALLET	Laurent Fraisse	Version initiale
V2	Juillet 2024	Laurène MALLET	Laurent FRAISSE	Intégration des remarques formulées par Sète Agglopôle Méditerranée et la ville de Sète
V3	Septembre 2024	Laurène MALLET	Laurent FRAISSE	Intégration du projet d'aménagement de la voie Nord et du parking relais
V4	Janvier 2025	Laurène MALLET	Laurent FRAISSE	Compléments suite aux recommandations formulées par l'Ae

Certification



TABLE DES MATIERES

A. PRESENTATION DU PROJET	5
A.I. LOCALISATION GEOGRAPHIQUE	6
A.II. NATURE DU PROJET ET SES OBJECTIFS	7
A.II.1. Contexte de l'opération d'aménagement de la ZAC	7
A.II.2. Objectifs de l'opération.....	7
A.III. DESCRIPTION DE L'AMENAGEMENT	7
A.III.1. Description globale du programme	7
A.III.2. Programmation	9
A.III.2.1. Pour le projet d'aménagement de la ZAC.....	9
A.III.2.2. Pour le projet d'aménagement de la voie Nord et du parking	9
A.III.3. Parti pris d'aménagement.....	9
A.III.3.1. Pour le projet d'aménagement de la ZAC.....	9
A.III.3.2. Pour le projet d'aménagement de la voie Nord et du parking relais.....	10
A.III.4. Accès et desserte	10
A.III.5. Aménagements paysagers et cadre de vie	12
A.III.5.1. Dans le cadre du projet d'aménagement de la ZAC	12
A.III.5.2. Dans le cadre du projet d'aménagement de la voie Nord et du parking relais	13
A.III.6. Assainissement pluvial	13
B. ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET ÉVOLUTION PROBABLE.....	19
B.I. SYNTHÈSE DES CONTRAINTES ET ENJEUX IDENTIFIÉS	20
B.II. ÉVOLUTION DE L'ÉTAT ACTUEL SANS OU AVEC MISE EN ŒUVRE DU PROJET	23
C. DESCRIPTION DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION.....	25
C.I. ANALYSE DES ZONES POTENTIELLES D'ACCUEIL SUR LE TERRITOIRE	26
C.II. RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET DE ZAC PRÉSENTE A ÉTÉ RETENU	26
C.III. JUSTIFICATION DU CHOIX DU SITE.....	26
D. IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'ÉVITEMENT, RÉDUCTION ET COMPENSATION	28
D.I. EFFETS ET MESURES EN PHASE TRAVAUX ET EN PHASE D'EXPLOITATION.....	29
D.II. EFFETS CUMULÉS DU PROJET AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS.....	35
D.III. IMPACTS RESULTANT DE LA VULNERABILITÉ DU PROJET A DES RISQUES EXTERNES	38
D.IV. IMPACTS RESULTANT DE LA VULNERABILITÉ DU PROJET A DES RISQUES D'ORIGINE HUMAINE.....	38
D.V. ESTIMATION DU COUT DES MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT	38
E. COMPATIBILITÉ AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	39
E.I. SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT).....	40
E.II. PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU).....	40
E.III. PLAN LOCAL D'HABITAT (PLH)	41
E.IV. PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES	41

PREAMBULE

Le projet consiste en l'aménagement d'une **Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)** à l'entrée Est de la ville de Sète en rive Nord du canal de la Peyrade.

Les prescriptions du SCoT du Bassin de Thau visent la maîtrise de la répartition de la croissance démographique par rapport aux tendances passées, dans le respect des critères environnementaux et socio-économiques.

Dans le cadre de cette stratégie de « réorganisation » du développement urbain, les friches industrialo-portuaires de l'entrée Est de Sète joue un rôle central et essentiel. La « ZAC entrée Est - secteur Nord » marquera le renouvellement du site industrialo-portuaire entre le canal de la Peyrade et la voie ferrée. **Sur un site d'environ 29 ha**, le périmètre du site correspond aux emprises urbanisables à court terme au regard des documents d'urbanisme.

La ZAC accueillera des logements ainsi que des activités économiques (commerces, hôtellerie/restauration, bureaux et formation), des activités mixtes (portuaires, artisanales, commerces spécialisés, services liés à la plaisance), des équipements publics (équipement socio-éducatif, espace vert, pôle culturel des Chais des Moulins, parkings), tout en pérennisant les constructions existantes.

Le programme de la ZAC comprend 210 000 m² de Surface de Plancher (SdP) selon la répartition suivante :

- Environ 1 800 logements pour 135 000 m² de SdP,
- Environ 75 000 m² de SdP dédiés aux commerces, bureaux et établissements de formation, hôtel / restaurants, activités de loisirs et culturelles, stationnement, etc.

L'opération d'aménagement présentée comprend également la **création d'une nouvelle voie à double sens**, reliant la route de Cayenne à la rue du Conservatoire Manitas de Plata sur un linéaire d'environ 850 mètres, à laquelle est associée l'aménagement d'un parc de stationnement d'environ 275 places.

Le projet est soumis à étude d'impact conformément à la rubrique 39 (Travaux, constructions et opérations d'aménagement) de la nomenclature des études d'impact annexée à l'article R.122-2 du code de l'environnement. L'emprise projet étant de 29 ha soit supérieure au seuil des 10 ha précisé dans la sous-catégorie b) de la rubrique 39 concernant les opérations d'aménagement.

Dans un premier temps, le bilan de la concertation, les enjeux, les objectifs poursuivis, le périmètre, le programme et le bilan prévisionnel de l'opération d'aménagement de l'entrée Est de Sète ont été approuvés par le Conseil communautaire de Thau Agglo en date du 14 avril 2016.

L'étude d'impact du dossier de création de la ZAC Entrée Est de Sète – secteur Nord, sollicitée au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement et son annexe, a ensuite été réalisée en juin 2016.

En date du 22 juin 2017, l'autorité environnementale a été saisie par la Communauté d'Agglomération du Bassin de Thau pour avis sur le projet de création de la ZAC Entrée Est – secteur Nord située sur le territoire de la commune de Sète.

En date du 22 août 2017, la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) de la région Occitanie a émis un avis sur le dossier de création de la ZAC. Cet avis qui « ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet » souligne que :

« Le choix de développer la ville dense dans un secteur particulièrement sensible aux risques d'inondation et concerné par une problématique de pollution des sols doit être confirmé par une définition précise des incidences et des mesures correctrices. [...] L'étude d'impact [...] appelle des précisions et des compléments, particulièrement sur les thématiques du paysage, de l'approvisionnement en eau potable, des déplacements routiers et des nuisances associées et de la pollution des sols. L'étude d'impact devra être actualisée et complétée au stade des études opérationnelles pour traduire les évolutions du projet et justifier, lors des prochaines demandes d'autorisation du projet, que la prise en compte de l'environnement est à la hauteur des enjeux. »

Le dossier de création de la ZAC « Entrée Est » sur le territoire de la commune de Sète a été approuvé par le Conseil communautaire de Sète Agglo Méditerranée en date du 20 décembre 2017.

Conformément à l'article R.311-7 du code de l'urbanisme, cette nouvelle étude d'impact est jointe au **dossier de réalisation de la ZAC** et fera l'objet d'une **nouvelle sollicitation de l'avis de la MRAe**.

En effet, chacune de ces procédures peut faire l'objet, si nécessaire, de compléments à l'étude d'impact afin de prendre en considération les éléments qui ne pouvaient être intégrés lors de la constitution des dossiers de procédures antérieures, et ce conformément aux dispositions combinées du code de l'urbanisme et du code de l'environnement.

À ce titre, l'article R.311-7 du code de l'urbanisme précise notamment que le dossier de réalisation de la ZAC complète, en tant que de besoin le contenu de l'étude d'impact du dossier de création de la ZAC, « notamment en ce qui concerne les éléments qui ne pouvaient être connus au moment de la constitution du dossier de création ».

A noter que compte tenu des **évolutions significatives** dans la conception et les partis pris d'aménagement du projet **entre le dossier de création et le dossier de réalisation**, une **nouvelle étude d'impact a été établie**.

Toutefois, une partie des éléments, tout particulièrement les thématiques de l'état initial n'ayant pas évoluées et les éléments de contexte de l'opération, ont été reconduits du dossier de création.

Les volets environnementaux les plus sensibles au regard du secteur d'étude et de la nature du projet d'aménagement ont fait l'objet de nouvelles études spécifiques :

- Des inventaires écologiques complémentaires ont été menés en juillet et septembre 2023 pour le projet d'aménagement de la ZAC et en mai et juillet 2024 pour le projet de création d'une voie de contournement et d'un parc de stationnement associé ;
- Un diagnostic de sols approfondi a été réalisé par SOCOTEC en 2017, avec des nouvelles analyses de sols menées en décembre 2016, janvier, mars et juillet 2017 au regard de la sensibilité du site vis-à-vis de la pollution des sols ;
- L'étude de mobilités et d'accessibilités a été mise à jour sur la base du nouveau projet d'aménagement ;
- Des modélisations acoustiques et de la qualité de l'air ont été réalisées en intégrant le projet d'aménagement de la voie Nord ;
- Une modélisation hydraulique 2D du risque inondation (submersion marine et ruissellement) a été réalisée ;
- L'intégration paysagère du projet a été travaillée en collaboration avec l'ABF ;
- Le potentiel de développement en énergies renouvelables a été étudié sur la base du nouveau projet d'aménagement.

La présente nouvelle étude d'impact vise ainsi à traduire les évolutions du projet et ses effets sur l'environnement et des mesures envisagées pour les éviter, les réduire voire les compenser.

En date du 4 octobre 2024, l'Autorité environnementale a été saisie pour avis par Sète Agglo Méditerranée, dans le cadre de la procédure de réalisation de la ZAC « Entrée Est-secteur Nord », sur la présente étude d'impact qui intègre également les projets connexes à la ZAC « Entrée Est-secteur Nord » (voie de contournement et parking relais).

Le 4 décembre 2024, la Mission Régionale d'Autorité Environnementale de la région Occitanie (MRAe) a adopté l'avis n°2024APO142 concernant ce projet.



➤ Les modifications résultantes de la prise en compte de l'avis de l'autorité environnementale apparaîtront dans un encadré vert comme celui-ci.

A. PRESENTATION DU PROJET



La présente étude d'impact du projet de la ZAC entrée Est – secteur Nord sur la commune de Sète est formulée par le groupement d'aménageurs (concessionnaires) : GGL Aménagement, l'Agence Régionale Aménagement Construction (ARAC) Occitanie et la Société Anonyme d'Équipement du Littoral de Thau (SA Elit) dans le cadre du traité de concession. Sète Agglopôle Méditerranée (SAM) est le maître d'ouvrage (concédant) de la présente opération de ZAC.

Sète Agglopôle Méditerranée est également le pétitionnaire du projet de création de la voie Nord, tandis que la ville de Sète assure la maîtrise d'ouvrage du parc de stationnement associé. La Société Publique Locale du Bassin de Thau (SPLBT) est le concessionnaire de ces deux aménagements.

A.I. LOCALISATION GEOGRAPHIQUE

La commune de Sète appartient au département de l'Hérault et à la région Occitanie. Elle fait partie de la communauté d'agglomération Sète Agglopôle Méditerranée qui comprend 14 communes. La ville est bordée par la mer Méditerranée et par l'étang de Thau.

Le projet de ZAC se situe à l'entrée Est du centre-ville de Sète en rive Nord du canal de la Peyrade, et sur la façade Est du bassin du Midi qui fait face au centre historique de la ville.

Elle se situe sur un site industrialo-portuaire entre le canal de la Peyrade au Sud et la voie ferrée au Nord. **Le périmètre de la ZAC** tel que défini dans le dossier de création s'étend sur **près de 29 ha**. A noter toutefois que **l'emprise du projet d'aménagement de la ZAC** est légèrement moindre et couvre une **superficie d'environ 27 ha**.

L'emprise de la nouvelle voie de contournement et du parking relais étant d'environ 3 ha, **la zone de projet globale qui intègre les deux opérations s'étend ainsi sur plus de 30 ha**.

La zone couverte par le projet devait initialement accueillir des activités industrialo-portuaires en raison du Port de Commerce de Sète-Frontignan. Elle présente de nombreuses friches, bâties ou non. Le canal de la Peyrade, au sud, relie le port à l'étang. Le bassin du Midi se trouve lui à l'Ouest.

Le projet d'aménagement de l'Entrée Est - secteur Nord consiste ainsi en **un important renouvellement urbain avec un objectif de valorisation de l'entrée Est de la ville de Sète sur plus de 30 ha**. Il est délimité au Nord par le projet de base travaux de SNCF, à l'Ouest par le quai Paul Riquet en bordure du bassin du Midi et au Sud par le Canal de la Peyrade. Ce site est actuellement occupé par des zones de friche et par des activités industrielles et portuaires comme l'indique l'extrait cartographique de l'occupation des sols actuelle ci-contre.

Sur ce secteur de l'entrée Est de Sète en rive Nord du canal de la Peyrade, ont été réalisés la réhabilitation des anciens entrepôts Dubonnet en Conservatoire de Musique à rayonnement Intercommunal (Conservatoire Manitas de Plata) en septembre 2020 ainsi que la construction du pont des Arts, reliant l'avenue Martelli au quai des Moulins en mars 2024.

Le pôle d'échange multimodal se poursuit avec la réalisation en cours d'une passerelle piétonne qui permettra de connecter le Nord de la gare avec son parvis et ainsi proposer une offre de parking relais complémentaire en entrée de ville.

Quant au secteur de l'Entrée Est – rive Sud, la ville de Sète y a également engagé un projet de renouvellement urbain de grande ampleur via la mise en place d'une opération d'aménagement d'ensemble sous la forme d'une ZAC d'une superficie de 18,2 ha. L'opération prévoit un quartier urbain à vocation mixte, résidentielle (prédominante) et économique (1800 logements et 40 000 m² d'activités commerciales et tertiaires). Les travaux ont été amorcés en 2020. La mutation des tènements situés au droit de l'avenue Martelli est en cours.

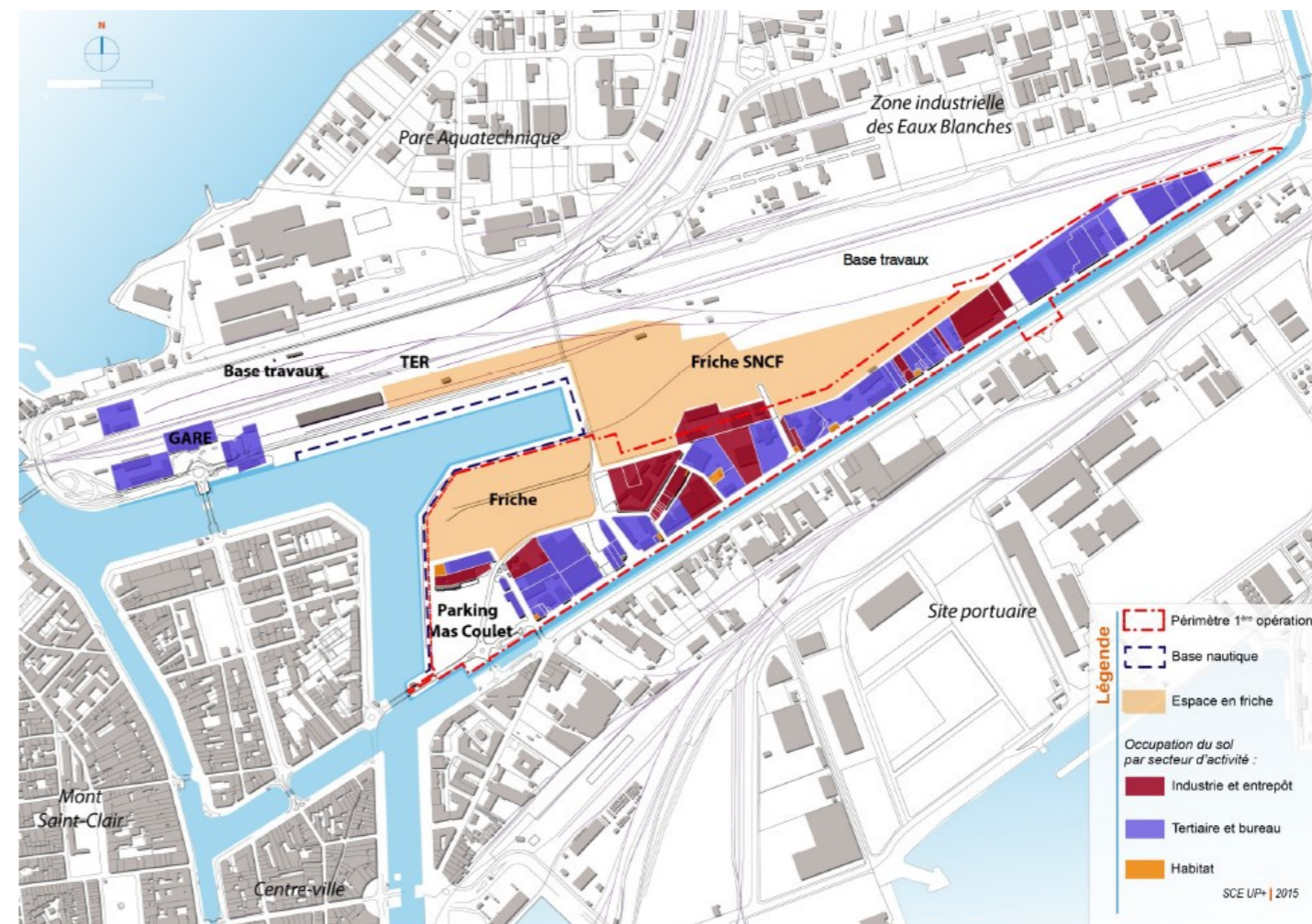


Figure 1 : Occupation du sol actuelle sur l'emprise de la ZAC
(Source : Création de la ZAC de l'entrée Est de Sète – Secteur Nord ; Etude d'impact ; SCE ; Juin 2016)

A.II. NATURE DU PROJET ET SES OBJECTIFS

A.II.1. Contexte de l'opération d'aménagement de la ZAC

Le site de la future ZAC, qui s'étend sur près de 29 hectares, va permettre de développer majoritairement l'offre de logements sur la ville de Sète. En effet, le projet prévoit la construction de **1 850** logements. En tout, ils mobiliseront une Surface de Plancher (SdP) d'environ **135 000 m²**, soit plus de **60% de la SdP totale** du projet (hors équipements publics) de **210 000 m²**.

Les 75 000 m² de Surface de Plancher restants permettront de créer les bases du futur quartier. Il y est prévu la réalisation d'un centre dynamique, qui comprendra les infrastructures suivantes :

- **Des équipements publics** : offre de stationnement, espace vert public en lisière du foncier SNCF, groupe scolaire, gymnase et structure d'accueil de la petite enfance ;
- **Des commerces et activités mixtes** ;
- **Des activités de tourisme, de loisirs et des services à la personne** : hôtel, casino, restaurants, EHPAD - logements ;
- **Un programme d'activités tertiaires** : bureaux, centre de formation ;
- **Le pôle culturel des Chais des Moulins** : conservatoire, musée.

Le quartier sera conçu dans l'optique de valoriser son emplacement près du port de plaisance et de la gare, ce qui en fera un secteur stratégique pour accueillir des équipements et des services utiles à l'ensemble des habitants de Sète.

L'opération d'aménagement présentée comprend également **la création d'une nouvelle voie à double sens**, reliant la route de Cayenne à la rue du Conservatoire Manitas de Plata sur un linéaire d'environ 850 mètres, à laquelle est associée l'aménagement d'un parc de stationnement d'environ 275 places.

A.II.2. Objectifs de l'opération

Les objectifs pour ce projet sont les suivants :

Création d'un quartier régénérateur, qui apporte une transformation significative, positive et durable du secteur, en intégrant des aspects sociaux, économiques et environnementaux

- Répondre à la demande en matière de logements en assurant une bonne mixité sociale ;
- Harmoniser une nouvelle centralité, en visant le bon équilibre avec les quartiers environnants ;
- Concept de la ville quart d'heure : assurer les liaisons inter-quartiers, faciliter et fluidifier les déplacements.

Une gestion durable des défis environnementaux

- Prise en compte des risques naturels et climatiques, notamment la montée des eaux et l'augmentation des températures ;
- Désartificialiser les sols et renaturer la ville ;
- Développer considérablement les modes de transport doux (transports en commun, voies piétonnes et cyclables).

Valoriser et renouveler l'identité maritime et portuaire de la ville de Sète

- Régénérer les anciennes friches industrielles et façonner un quartier dynamique, porteur du patrimoine paysager et culturel Sétois ;
- Ouvrir le paysage et revaloriser les quais du Canal du midi ;
- Proposer une offre complémentaire d'équipements et de commerces.

A.III. DESCRIPTION DE L'AMENAGEMENT

A.III.1. Description globale du programme



- Dans son avis du 4 octobre 2024, pour l'information optimale du public, la MRAe « *recommande de fournir un plan de masse suffisamment détaillé et lisible du projet d'aménagement d'ensemble* ».
- Pour donner suite à cet avis, **le plan de composition de la ZAC** présentant le découpage par îlot et la **présentation indicative** du plan d'aménagement **selon les grandes polarités prévues** ont été rajoutés dans le chapitre ci-dessous.
- Afin d'améliorer la résolution du **plan de masse présenté à la fin de la section A.IV.2. Parti d'aménagement**, celui-ci a été découpé par tronçon pour pouvoir être présenté à une échelle plus adaptée et gagner en lisibilité. Le découpage par grand îlot et macrolot a également été rajouté sur le plan de masse d'ensemble de l'aménagement afin que celui-ci soit plus clair et compréhensible.

Depuis 2020, **le projet d'aménagement a été entièrement repensé** afin d'interfacer au mieux le futur quartier avec son environnement. **L'intégration physique du projet** dans son environnement a ainsi été approfondie, pour pérenniser au mieux les constructions existantes et leurs usages avec les usages projetés dans l'aménagement.

Le programme des équipements publics a été arrêté et la définition des projets de constructions a été détaillée. Certains usages ont été repensés avec notamment **le développement d'une offre de stationnement public** en plus du projet de construction.

Comme illustré sur le plan de composition ci-dessous, la conception du projet d'aménagement est **organisée en 15 îlots redécoupés à l'intérieur de chaque îlot en macro-lots**.

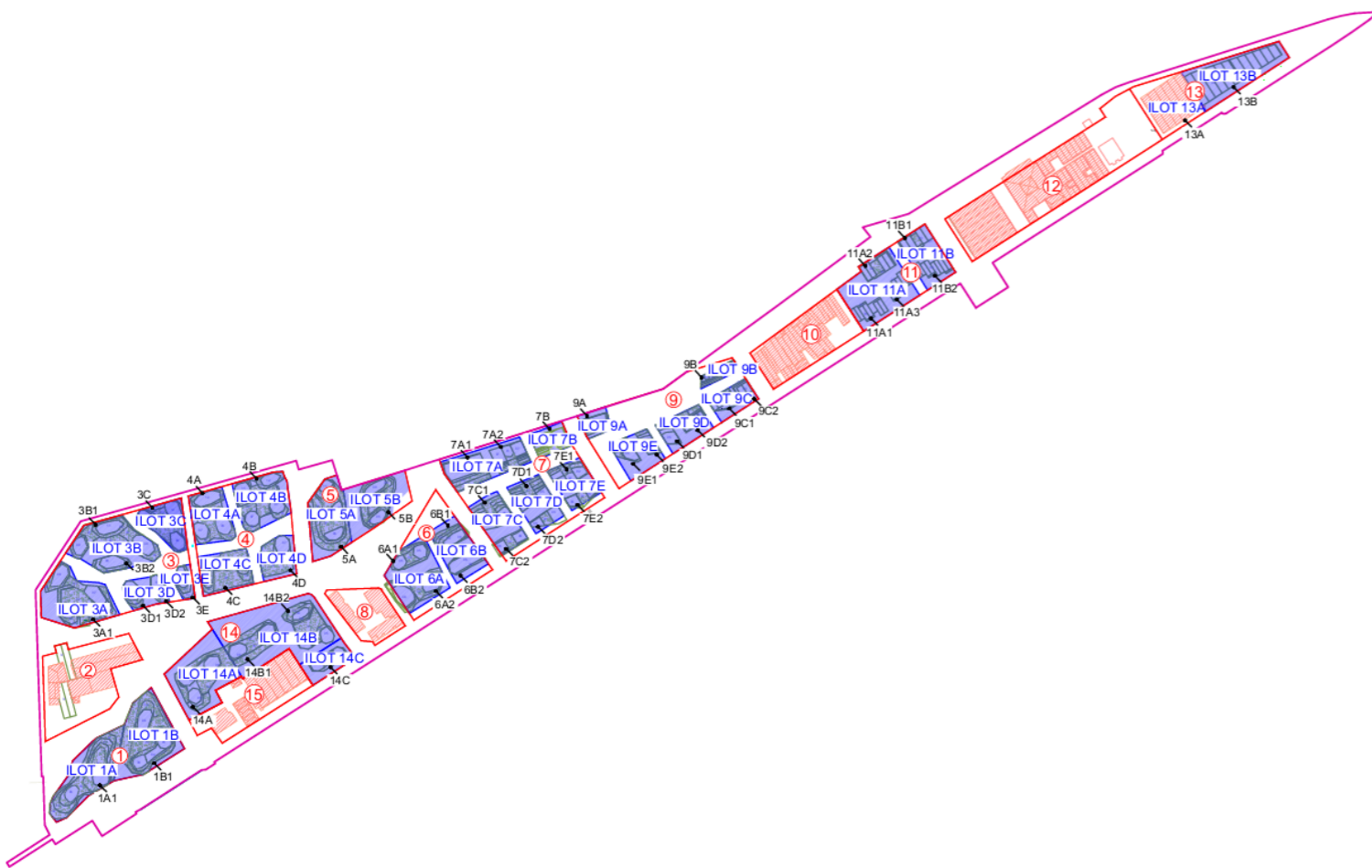


Figure 2 : Plan de composition de la ZAC Entrée Est - secteur Nord (source : A+ Architecture, septembre 2024)

Le quartier sera construit autour de **plusieurs grandes polarités garantissant une mixité des aménagements** et rendant ainsi celui-ci **plus vivant** :

- Une **polarité grand public** avec une animation des quais, des activités et de la restauration (**côté ville - site Chai Skalli**),
- Une **polarité culturelle (côté Est)**,
- Une **polarité habitat / commerces / bureaux et parkings au centre**.

Afin de mieux visualiser l'organisation spatiale du futur quartier, ces grandes polarités sont précisées à titre uniquement indicatif sur l'extrait de plan ci-dessous :



Figure 3 : Découpage du plan d'aménagement selon les grandes polarités prévues (source : Sou Fujimoto Architects – A+ Architecture, support de présentation pour la réunion en mairie de Sète le 16 janvier 2024)

La conception du projet a été travaillée en collaboration avec l'ABF, afin de garantir une mise en valeur de la dimension patrimoniale et culturelle de Sète :

- Conservation des bâtiments existants ;
- Recherche d'une harmonie avec l'aménagement de la ZAC en rive Sud ;
- Côté Canal de la Peyrade, la hauteur des constructions a été limitée à du R+5 pour harmoniser par rapport à la hauteur des bâtiments existants et conserver la perception sur le Mont Saint-Clair dans l'axe du canal.

Un **corridor végétal structurant** entre les zones bâties à fort différentiel d'élévation (entre les R+4 et R+11) sera aménagée.

Afin de percevoir au mieux l'**intégration architecturale et paysagère de l'opération d'aménagement**, les architectes du projet ont établi la **vue 3D du projet** ci-dessous. Par rapport à la perspective présentée ci-dessous, les bâtiments figurant en blanc sont reconstruits en lieu et place de l'existant tandis que les bâtiments rose correspondent aux constructions conservées.



Figure 4 : Vue 3D du projet 2024 de la ZAC Entrée Est – secteur Nord (sources : Sou Fujimoto Atelier – A+ Architecture – GGL)

A.III.2. Programmation

A.III.2.1. Pour le projet d'aménagement de la ZAC

A ce stade des études et d'avancement du projet d'aménagement de la ZAC, il n'est **pas possible de proposer un calendrier précis de l'exécution des travaux**. En effet, le démarrage des différents secteurs de travaux sera **uniquement déclenché au gré de la libération des emprises foncières**. Or, les procédures d'acquisitions foncières par l'aménageur sont toujours en cours.

Les travaux débuteront fin 2025 / début 2026, sous réserve de l'obtention de l'ensemble des autorisations réglementaires. En termes de durée, **ceux-ci sont réparties sur 8 à 10 ans. L'objectif est de finaliser les travaux de viabilité en 2032.**

Tandis que la livraison des premiers logements débutera 2 ans après le démarrage des travaux, soit en 2027-2028.

A.III.2.2. Pour le projet d'aménagement de la voie Nord et du parking

Compte-tenu des contraintes de planning de l'opération, **le démarrage des travaux a été actualisé et est prévu début mars 2025**, avec le lancement des travaux de dépollution des sols qui doivent être menés en amont, puis le criblage des matériaux sur le mois d'avril 2025. L'objectif étant que les travaux de la voie Nord soient terminés avant l'aménagement de la ZAC.

Leur durée est estimée **entre 9 à 12 mois**, hors travaux de plantations. **Ils se dérouleront en une phase unique**, avec toutefois une tranche conditionnelle pour l'aménagement de la contre-allée. En effet, celle-ci ne sera réalisée que dès lors son utilité se verra avérée.

A.III.3. Parti pris d'aménagement

A.III.3.1. Pour le projet d'aménagement de la ZAC

Le futur quartier s'organisera autour :

- **Des émergences de logements traversants** qui se déploieront au Nord, offrant des vues sur l'eau et la ville ancienne d'un côté, et sur des cœurs d'îlots végétalisés de l'autre ;
- **De quais apaisés dédiés aux piétons et aux cycles** (accès véhicules uniquement pour livraisons et propriétaire de bateaux à quai) ;
- Des restaurants, commerces ou services implantés en rez-de-chaussée afin de **maximiser l'animation des quais**, du cœur de ZAC, et de tirer parti des qualités paysagères du site ;
- Des **bureaux** à proximité de la gare ;
- D'une **mixité** entre activités, artisanat et logements en cœur de ZAC ;
- De **programmes culturels et de loisirs à l'Est du site** (musée MIAM et de la ville, conservatoire de musique et d'art dramatique, studios d'enregistrement, food-court), au fil de l'eau dans des hangars existants et chais réhabilités.

▀ Dynamisation des quais

Les architectures remarquables de la ZAC à conserver sont le patrimoine industriel qui a marqué l'histoire et le développement de la ville (chai Skalli, chais Dubonnet), les entrepôts et bâtis anciens, la cheminée le long du canal de la Peyrade. Ces typologies d'architecture industrielle aux façades épurées et aux toits à double pente constituent des marqueurs identitaires qui seront préservés, mis en valeur et participeront à la nouvelle identité du quartier. Les nouvelles constructions du projet viseront à répondre à ces bâtiments existants réhabilités. Au niveau du quai des Moulins, les nouveaux volumes s'inscrivent dans la trame des chais et entrepôts existants, en alignement avec ceux-ci. Ils créent un dialogue entre architecture contemporaine et patrimoine.

Aujourd'hui peu valorisés, les quais des Moulins et Paul Riquet seront rendus aux piétons et aux cyclistes (accès technique uniquement pour les plaisanciers et les livraisons). Le quai des Moulins est actuellement une voie de circulation. Un projet de requalification à court terme est porté par Sète Agglopôle Méditerranée afin d'introduire la piste cyclable EuroVélo 8 en bord de quais. Ces travaux ne seront pas portés par le projet d'aménagement de la ZAC, mais seront réalisés en amont de celui-ci.

▀ Désartificialisation des sols et renaturation de la ville

L'important foncier de la ZAC Entrée Est - secteur Nord offre l'opportunité de penser un quartier résilient d'envergure et de proposer des dispositifs urbains et paysagers permettant d'anticiper les risques et défis environnementaux de demain, notamment vis-à-vis de la montée des eaux et des températures.

Le projet de ZAC dégage ainsi de généreux espaces végétalisés en pleine-terre. Dans un contexte d'augmentation des températures, il offre des espaces de convivialité ombragés adaptés au climat méditerranéen et au confort d'été (arbres de haute tige, sols poreux, noues végétalisées participant à la gestion des eaux pluviales).

▀ Urbanisation planifiée du quartier

La morphologie générale de la ZAC s'organise autour d'un épannelage Nord Sud en U avec un gradient progressif de hauteurs en périphérie. Ce gradient permet de maximiser les apports en lumière naturelle des différents bâtiments et de dégager des vues sur le mail, les canaux, et la mer. Dans l'autre sens, les bâtiments deviennent des repères depuis les voies ferrées et la route.

Les déplacements dans la ZAC sont tournés vers l'apaisement et la multimodalité. Il est prévu l'implantation de nombreux **parkings** dans le périmètre de la ZAC, pour accéder aux quais, aux différentes infrastructures, notamment les lieux culturels et les commerces, mais aussi au niveau des logements.

Au cœur de son aménagement, la ZAC propose un programme diversifié intégrant diverses fonctions urbaines telles que les commerces, les équipements et les logements. Cette variété est le fruit d'une combinaison harmonieuse entre une architecture novatrice, un aménagement paysager résilient et une gestion efficace des flux de déplacement, offrant ainsi des conditions d'utilisation confortables et adaptées à de multiples usages. La présence d'équipements publics intercommunaux, à l'instar du conservatoire, confère à cet espace une identité culturelle distinctive.

Adaptation intelligente du bâti aux enjeux environnementaux

Dans le cadre de l'aménagement de la ZAC, il a été recherché :

- Une conception et construction bioclimatique des bâtiments,
- Un développement des énergies renouvelables.

A.III.3.2. Pour le projet d'aménagement de la voie Nord et du parking relais

Le projet consiste en la création d'un contournement grâce à une nouvelle voie au Nord de l'Entrée-Est de Sète ainsi que l'aménagement d'un parc de stationnement d'environ 275 places. Elle est réalisée dans la continuité du pont des arts livrés par la ville de Sète en mars 2024 et s'inscrit dans la stratégie de report modal en entrée de ville de Sète. Ce pont débouche actuellement uniquement sur le quai des Moulins qui est une voie de desserte locale et non une voie de transit.

La voie nouvelle adossée au pont des arts servira à scinder les flux de transit en entrée de ville et ainsi **diminuer les trafics sur l'avenue Martelli régulièrement engorgée en heures de pointe**. La nouvelle voie offrira la possibilité d'accéder à la ZAC Entrée – Est secteur Nord et ainsi d'**anticiper les nouveaux flux de déplacements que celle-ci engendrera**, mais aussi de rejoindre le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) sans passer par le centre-ville de Sète.

En effet, l'avenue Martelli est aujourd'hui déjà congestionnée aux heures de pointe et supporte un trafic élevé, celle-ci ne pourra pas absorber les nouveaux flux engendrés par l'aménagement de la ZAC. Le projet d'aménagement d'une voie de contournement a ainsi pour objectif de répondre aux enjeux, actuels et futurs, de trafic de ce secteur d'entrée de ville.

Il s'agit d'un projet structurant à enjeu fort du renouvellement urbain du quartier Entrée Est de Sète, qui s'accompagne du **développement des transports en commun** mais aussi de **mobilités douces**, avec notamment la création d'une piste cyclable et d'une voie piétonne. De ce fait l'aménagement du parking jouera le rôle de parking d'appel en entrée de ville pour favoriser le report modal en amont de l'arrivée en centre-ville. Grâce à la création de cette nouvelle voie, aux modes de déplacements variés et alternatifs (voies piétonnes, cyclables, transports en commun), le secteur trouvera une nouvelle fonction et le quartier sera redynamisé.

Concernant le parti d'aménagement, le choix de la variante d'aménagement a été retenu pour être compatible avec le projet de ZAC. En effet, **les deux projets ont été pensé simultanément afin de s'insérer au mieux dans la ville de Sète**. La voie Nord était initialement située en limite des bâtiments existants, support de l'urbanisation future de la ZAC.

Finalement, la voie a été volontairement positionnée **en frange des terrains de la SNCF** situés au Nord, afin de **minimiser les impacts environnementaux de sa réalisation** et notamment les nuisances des trafics sur les futurs habitants et usagers de la ZAC. En effet, la voirie est implantée en continuité de l'emprise de la ZAC pour **limiter les espaces interstitiels entre la route et les constructions de la ZAC** afin de minimiser les impacts sur la biodiversité, mais tout en veillant à ce que **les incidences sur la qualité de vie des futurs usagers de celle-ci restent maîtrisées**.

Afin d'éviter les impacts du projet sur les zones humides identifiées, une solution de contournement de la principale zone humide à l'Ouest de l'opération a été étudiée, impliquant de décaler le tracé plus au Sud. **Cependant ce choix de tracé n'a pu être retenue car il n'était pas compatible avec le plan de masse de la ZAC**. L'impact de cette solution d'évitement sur le programme de la ZAC était trop important. En effet, l'emprise de la voie empiétait de façon significative sur les aménagements et les constructions prévus dans le plan d'aménagement maintenant validé.

D'un point de vue de la fonctionnalité, l'évitement impliquait des virages importants non adaptés à la destination d'une voie de contournement qui se veut le plus direct possible. En outre, cette variante ne permettait pas d'éviter les zones humides à l'Est.

L'espace de transition entre les futurs bâtiments et la voie a été intégrée dans la conception paysagère de l'opération de la ZAC et sera consacré à l'aménagement d'un parc arboré.

Le projet de voie et de parking s'inscrit également en cohérence avec la logique d'exploitation de SNCF Réseau qui dispose d'une base logistique en limite du parking et de la voie jusqu'au secteur de la rue des étangs. Le reste de l'emprise situé au Nord de la voie, qui n'est pas exploité par la base de la SNCF, est ciblé par Sète Agglopol Méditerranée et la ville de Sète pour une reconquête paysagère, les terrains étant en zone inondable et inconstructible.

A.III.4. Accès et desserte

Les voies de desserte

Le projet prévoit de mieux maîtriser et d'apaiser la circulation automobile au sein du quartier. L'organisation future du réseau viaire et ses principes fonctionnels se découpent de la manière suivante :

- Trois types de voie : le réseau viaire sera hiérarchisé au service des futurs résidents et usagers du quartier. La desserte principale sera assurée par la nouvelle voie au Nord de l'opération, dont les modalités techniques sont présentées au chapitre suivant ;
- Des quais prioritairement dédiés aux usages Modes actifs, secondairement aux bouclages des îlots (quai Paul Riquet et une courte section du quai des Moulins) ;
- Mise en place d'un plan de circulation au service de la desserte locale, privilégiant les sens uniques, en cohérence avec les flux en jeu, afin de limiter les gabarits de voie et éviter les voies en impasse (gestion conflictuelle des aires de retournement) ;
- Des voies de desserte principales (zones 30) pouvant être circulées par les véhicules de transports en commun ;
- Réalisation de cheminements piétons et cyclables internes à la ZAC et de liaison avec le centre-ville de Sète et ses pôles d'attraction ;
- Une offre de stationnement adaptée aux usages futurs, intégrant les besoins des futurs résidents et usagers des équipements de la ZAC, dans une logique de mutualisation. Aucune place qui favorise le stationnement « sauvage » ne sera laissée.
- Développement du transport maritime par une augmentation des fréquences de la navette fluviale existante.

Création de la nouvelle voie de contournement Nord

La nouvelle voie reliera la route de Cayenne à la rue du Conservatoire Manitas de Plata.

Les points de rattachement possibles de la nouvelle voie Nord au réseau routier actuel seront nombreux :

- Par la route de Cayenne à l'Ouest ;
- Par la rue du Conservatoire Manitas de Plata à l'Est, dans le prolongement du pont des arts ;
- Par la rue des Ateliers ;
- Par l'impasse Plage de l'Etang.

Ces quatre voies déjà existantes donneront accès au Quai des Moulins, lui-même rattaché à l'avenue Martelli via le pont des Arts, inauguré en mars 2024. La route de Cayenne donne également accès à la gare de Sète et son pôle d'échange multimodal.

Une attention particulière sera portée au traitement des intersections. Deux intersections sous forme de giratoires urbains sont prévues. L'une permettra de relier la voie nouvelle au Quai des Moulins, à la rue du Conservatoire, mais aussi de faciliter l'entrée du parc de stationnement. L'autre giratoire donnera accès à la route de Cayenne. Enfin, une intersection sous forme de giratoire pourra aussi être envisagée vers la rue des Ateliers mais sera traitée en carrefour en T en premier lieu.

L'objectif du projet est de créer un espace multimodal. En effet, le PLU de la ville de Sète met l'accent sur le développement et la création de liaisons des modes de transports doux et des transports en commun. Ainsi, en plus de la voie à double sens, il est prévu l'implantation d'une voie verte, de 3.00 m et d'un trottoir de 1.50 m. De plus, les transports en commun desserviront le secteur, dans ce but deux arrêts de bus seront aménagés pour favoriser le report modal. L'aménagement d'un parking de 275 places au droit de l'entrée du quartier vient conforter cet objectif.

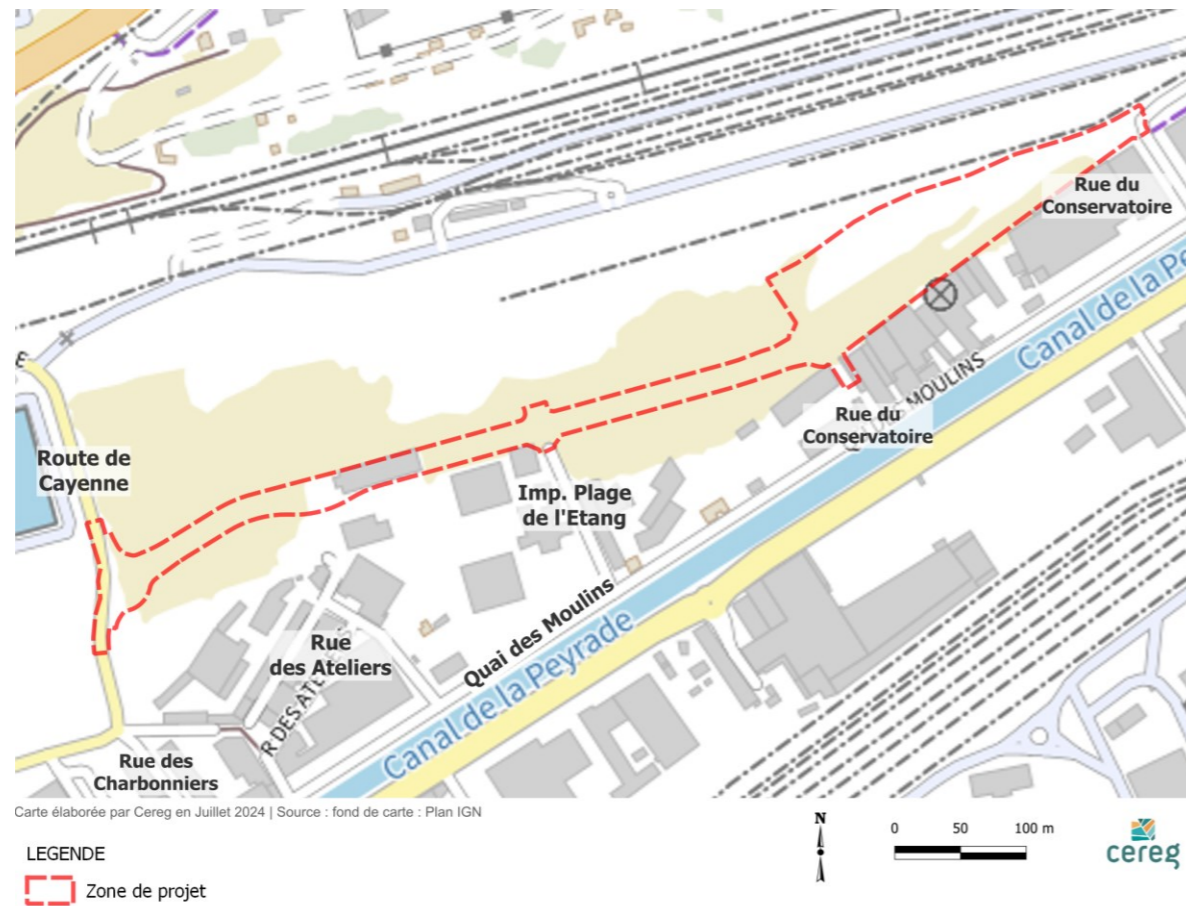


Figure 5 : Localisation des rattachements possibles du projet avec le réseau routier actuel

🏠 Déplacements doux

Le projet priorise les déplacements piétons et cyclables internes à la ZAC, facilitant ainsi les liaisons avec le centre-ville de Sète. C'est pourquoi, les aménagements suivants seront mis en place :

- Maillage interne au quartier, intégrant des cheminements dédiés et des rues toutes accessibles aux vélos (zones 30 / zone de rencontre)
- Maillage avec les itinéraires cyclables existants : Euro vélo 8 quai des Moulins
- Stationnements Vélos : une localisation au plus près / intégrée aux programmes de logements
- Mise en place de services de location et d'entretien de vélos, y compris de Vélos à Assistance Electrique
- Plan de mobilité scolaire associé au futur établissement scolaire du quartier : « autobus pédestre » / Pedibus

🏠 Les stationnements

Avec un objectif de limitation de la fréquence d'usage de la voiture particulière, la ZAC applique les principes suivants :

- Un règlement du P.L.U. maîtrisant l'offre de stationnement : 1 place par logement maxi et 1 place pour 35 m² de surface tertiaire
- Des parkings complémentaires à « excentrer », à positionner en entrée de ZAC, incluant le projet de parking porté par la ville de Sète et Sète Agglopôle Méditerranée.

Le projet d'aménagement prévoit **une offre de stationnement globale**, c'est-à-dire **mutualisée et foisonnée**, pour répondre à la fois aux besoins privés liés au projet de ZAC et aux besoins publics liés à la reconstitution des parkings publics de Mas Coulet et de Cayenne.

Au stade de la présente étude et au regard des incertitudes propres à un tel projet, **l'offre de stationnement à envisager pourrait se situer entre 2 400 et 2700 places**, répondant même en hypothèse basse aux besoins en parking mutualisés estimés (2 330 places).

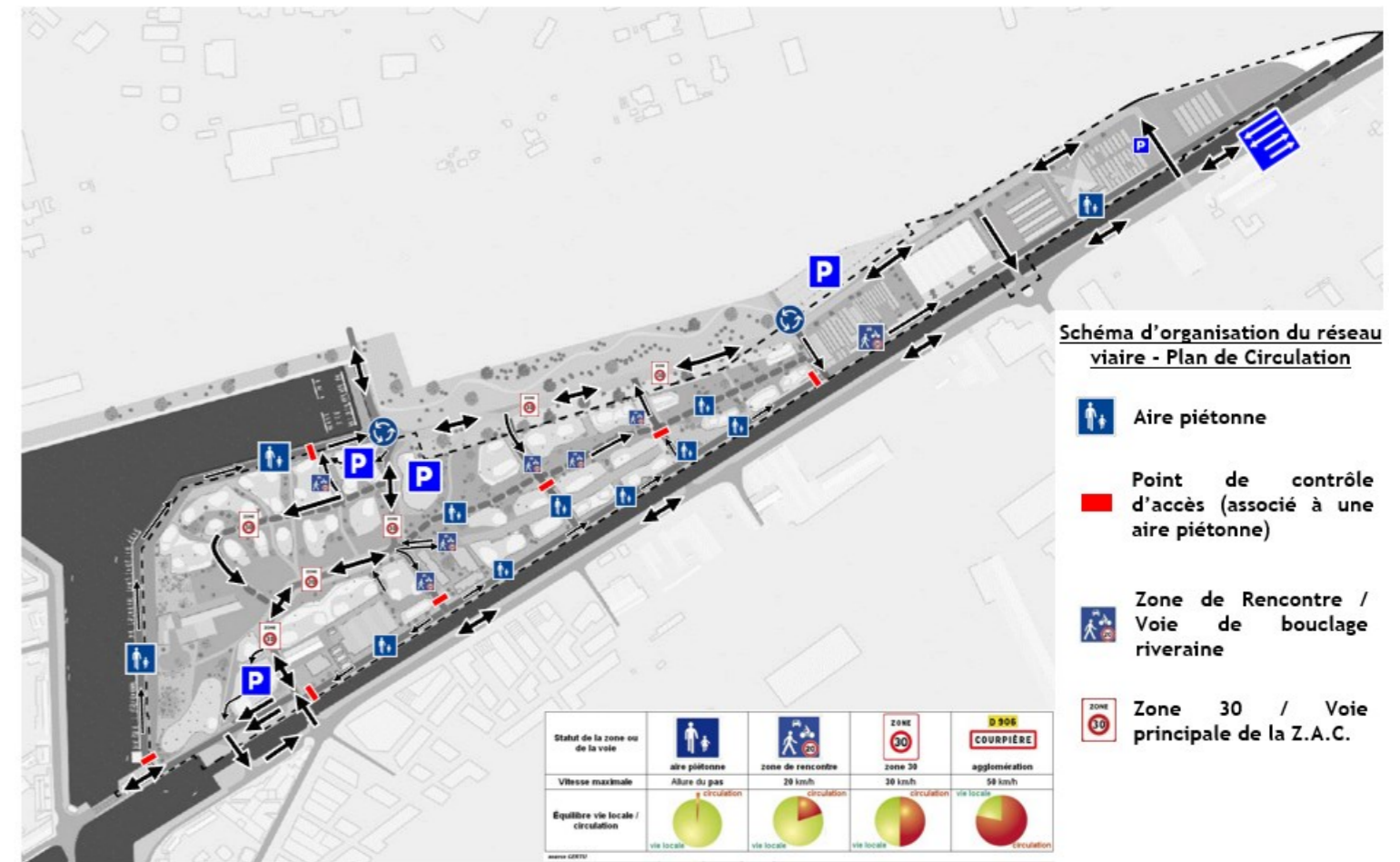


Figure 6 : Organisation du réseau viaire (Horizon Conseil, 2024)

🏠 Parking relais au droit de la nouvelle voie Nord

Le parc de stationnement, situé à l'Est du projet, permettra d'accueillir 273 places individuelles, dont 2.5% de stationnement PMR (7 places) et 5% d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (14 places) comme le préconise la réglementation.

Afin de limiter l'imperméabilisation du site et conformément au schéma directeur pluvial et au PLU, la voie circulée et les stationnements seront tous traités en matériaux perméables et drainants. Les eaux pluviales seront ainsi dirigées par ruissellement de surface suivant les pentes des voiries vers les noues paysagères. L'objectif des noues est de favoriser l'infiltration des eaux pluviales dans le sol, de ralentir les vitesses d'écoulement sur les voiries et d'améliorer la qualité des eaux pluviales dirigées vers la lagune de Thau et vers la mer Méditerranée.

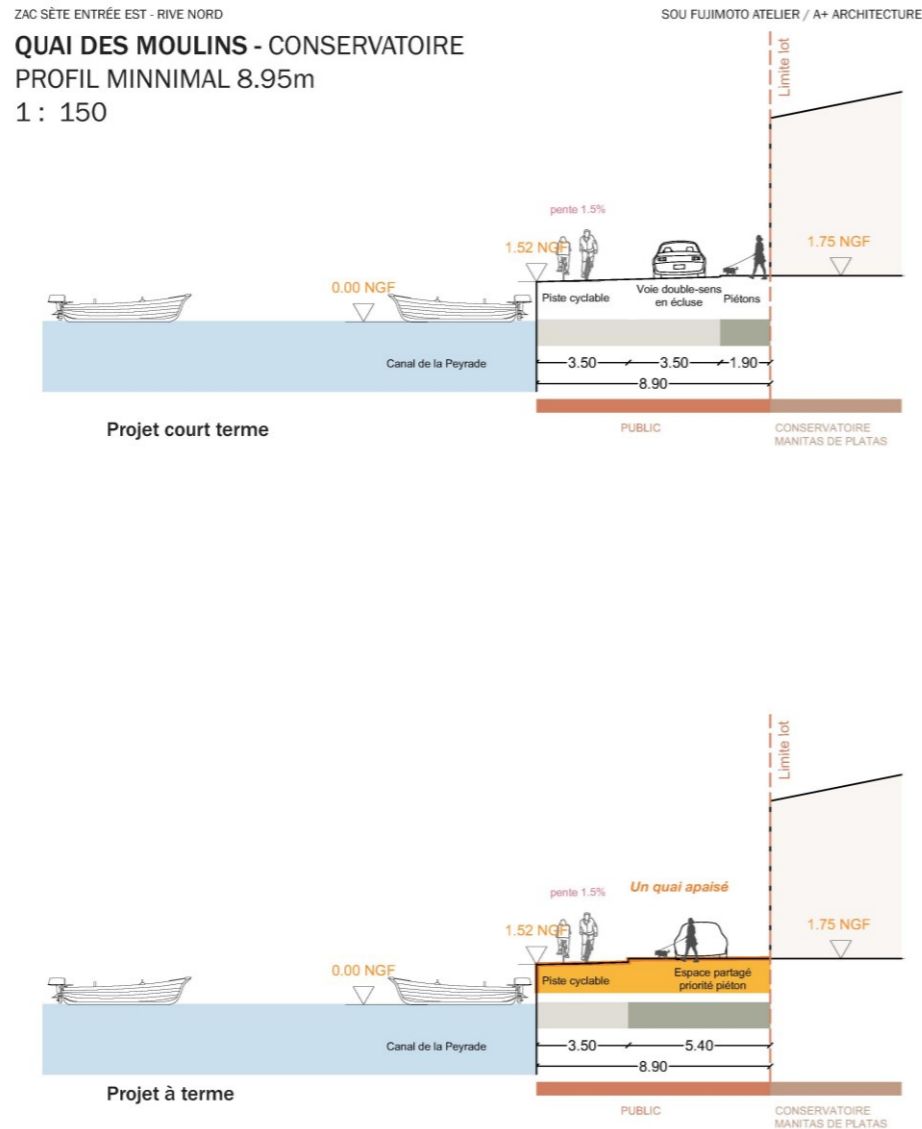


Figure 7 : Exemple d'intégration des déplacements doux (Sou Fujimoto Atelier – A+, mars 2024)



Les berges du Rhône
 @INSITU

A.III.5. Aménagements paysagers et cadre de vie

A.III.5.1. Dans le cadre du projet d'aménagement de la ZAC

▀ Désartificialisation des sols et renaturation de la ville

Le projet d'aménagement envisagé dégage de généreux espaces végétalisés en pleine-terre : à savoir environ 30 à 40% des espaces libres seront végétalisés. L'imperméabilisation sera réduite de près de 12%, passant de 8% à 20,1% de perméabilité du sol.

▀ Les noues de traitement des eaux pluviales

Les noues paysagères assureront la gestion de l'écoulement des eaux vers les points bas du terrain. Ces noues seront aménagées en forme de pentes douces et plantées avec la végétation de strates basse et intermédiaire composées de plantes arbustives, herbacées et de couvre-sols.

La canopée sera continue aussi sur ces espaces avec des essences adaptées à des submersions brèves, de type acer campestre, liriodendron tulipifera, tilia cordata ou koelreuteria paniculata.

▀ Toitures végétalisées

Les terrasses seront végétalisées de R+1 à R+4. Le projet propose des compositions nécessitant peu d'arrosage et créant les milieux endémiques du littoral : des milieux herbacés à aspect steppique, des maquis de lavande à Plumet et immortelles et des sedums.

▀ Végétalisation des quais

Le projet valorise l'identité maritime du site et son étroit rapport à l'eau. La disposition des voiries et des pénétrantes perpendiculaires aux canaux est pensée de manière à garantir une grande transparence visuelle vers l'eau et les quais. Les quais seront dotés de rampes paysagères et de gradins sur pilotis, ouverts vers l'eau créant ainsi des espaces de contemplation et de sociabilité.

Au niveau des quais des Moulins, une épaisseur végétale de largeur variable entre 5 et 15m sera installée entre le bord des quais et les bâtiments. Cette épaisseur sera composée de massifs arbustifs et de vivaces, jusqu'à 1,5m de haut, afin de garantir une transition douce entre les hauteurs des bords de quais (1.28 NGF) et des RDC des bâtiments (2.40 NGF).

▀ Parc rafraîchissant

Le projet propose une grande forêt linéaire Ouest-Est traversant le centre-ville (pont de Tivoli, chai Skalli) au cœur de la ZAC, jusqu'à un pôle culturel. Ce parc urbain / parkway prendra naissance dans l'actuelle friche au Nord de la ZAC et découlera naturellement vers le Quai Paul Riquet. Il revitalisera un espace grandement minéralisé et apportera de l'ombre et de la fraîcheur à l'échelle urbaine à travers une canopée dense continue. En outre, il accueillera des bénéfiques écosystémiques de régulation des températures hiver-été par la mise en place d'une strate haute variée avec une dominance d'arbres tiges de grandes hauteurs et caducs, permettant d'apporter l'ombre en été et la lumière en hiver, tout en conservant les transparences et les vues sur le grand paysage. Cet espace pourra aussi accueillir des zones de creux pour l'insertion de noues de filtration de la pollution des eaux pluviales.

Des arbres de type Pinus pinea, Tilia tormentosa, Fraxinus excelsior et Celtis australis donneront une trame de base qui reliera l'ensemble du parc dans la continuité de sa canopée.

▀ Les franges arborées et voies végétalisées

Le réseau de voiries à créer mis en place dans la ZAC se qualifie par un système en peigne : quatre voies transversales reliant la voie Nord au Quai des Moulins. Ces voies transversales se terminent en impasses pour se transformer en rues piétonnes jusqu'aux quais apaisés, accompagnées d'un traitement de sol homogène et d'une prolongation des plantations et du mobilier. Ces voies en peigne sont des voies de desserte locale pouvant avoir un bouclage à l'intérieur des îlots. Elles accueilleront des arbres de taille moyenne de type Melia Azedarach, Albizzia Jubilissim, Prunus avium, prunus saccharum, mélangés avec une strate basse de massifs et noues adaptés à des espaces ombragés de type acanthes, alocasias, etc...



Figure 8 : Plan d'insertion paysagère du projet (Sou Fujimoto Atelier – A+, septembre 2024)

A.III.5.2. Dans le cadre du projet d'aménagement de la voie Nord et du parking relais

Les espaces libres communs seront notamment constitués par :

- Un espace paysager planté d'arbres de haute tige longeant la voie nouvelle ;
- Des noues enherbées et végétalisées de massifs fleuris longeant la voie nouvelle ;
- Des espaces arborés et arbustifs aménagés entre les emplacements de stationnement et pourvus d'arbres de haute tige permettant un ombrage important des stationnements.

Des plantations d'arbres de hautes tiges permettront de rythmer les voies de circulation et de fournir un ombrage naturel à l'aire de stationnement. Les arbres seront tuteurés (tripodes / bipodes selon l'espèce). Les arbres d'alignement en limite de chaussée et trottoir seront plantés dans des guides racines. Les fosses de plantations des arbres devront permettre un bon développement racinaire de l'arbre.

Un système d'arrosage au goutte-à-goutte est prévu pendant les deux premières années qui suivent la plantation, afin d'assurer la bonne intégration des végétaux et les apports en eau au fur et à mesure de leur croissance. Celui-ci sera alimenté depuis le réseau AEP existant à proximité. Dans le même esprit de protection des végétaux et de réduction de leur entretien, les massifs et végétaux plantés seront paillés avec une toile tissée non inflammable, recouverte d'un paillis végétal ou avec un paillis minéral.

Les noues comporteront des plantations de haies arbustives (mélange d'espèces).

A.III.6. Assainissement pluvial

Les milieux qui vont recevoir les eaux pluviales du projet d'aménagement de la ZAC sont le bassin du Midi et le canal de la Peyrade. Il ne s'agit pas de cours d'eau mais de milieux marins en relation hydraulique avec l'étang de Thau et la mer Méditerranée.

La rubrique de la nomenclature Eau concernée pour la gestion des eaux pluviales est la 2.2.3.0 (et non la rubrique 2.1.5.0 car il n'y a pas de rejet en cours d'eau) et seule une gestion qualitative des rejets est imposée.

Les principes retenus pour la gestion des eaux pluviales du projet sont énoncés ci-après. Ils sont compatibles avec les prescriptions en vigueur (SAGE, PLU, SDEP, ...).

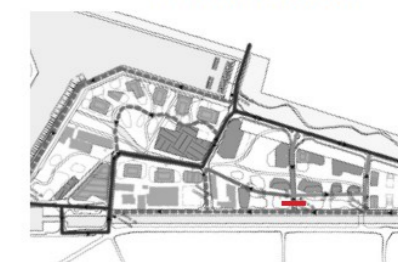
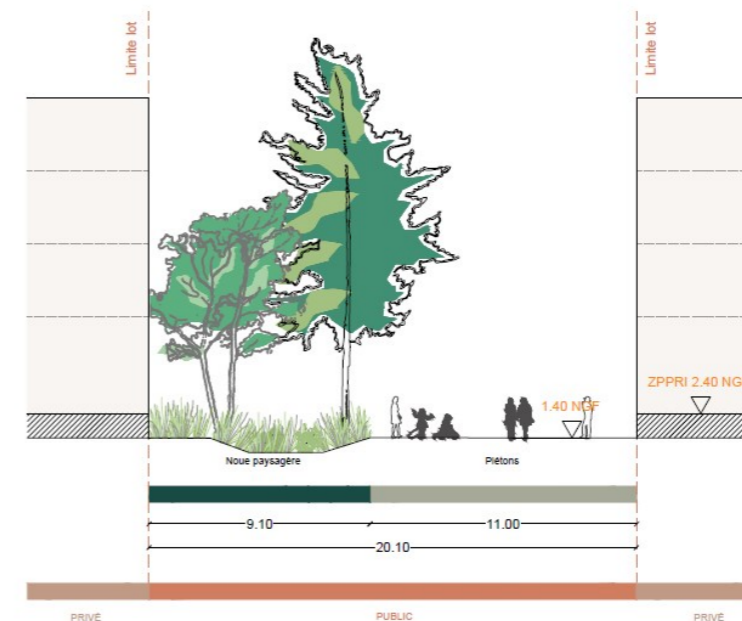
- Collecte séparée entre les eaux de toitures/voie piétonnes/espaces verts d'une part, et les espaces de circulation véhicules de l'autre. Seules les zones ayant un fort potentiel de pollution, les voiries passantes, seront traitées qualitativement sur la base des résultats de l'étude de trafic.
- Ainsi, les eaux de toitures/voie piétonnes/espaces verts seront rejetées directement à l'exutoire. Elles seront lorsque cela est possible dirigées en premier lieu vers les espaces de verts et de pleine terre afin de permettre un abattement léger avant le rejet.
- Toutes les voiries primaires de circulation auront pour exutoire une noue permettant le traitement qualitatif des eaux ruisselées avant le rejet au milieu.

ZAC SÈTE ENTRÉE EST - RIVE NORD

VOIE TRANSVERSALE APAISÉE
1 : 150

SOU FUJIMOTO ATELIER / A+ ARCHITECTURE

CARNET DE COUPES DE PRINCIPE



Superillas, Barcelone

Figure 9 : Coupe de principe du projet avec noue hydraulique paysagée (Sou Fujimoto Atelier – A+, avril 2024)



Figure 10 : Plan masse du projet (source : Sou Fujimoto Atelier – A+ Architecture, septembre 2024)



Figure 11 : Plan masse du projet avec la décomposition par îlot et macrolot (source : Sou Fujimoto Atelier – A+ Architecture, septembre 2024)







Figure 12 : Plan masse du projet présenté par tronçon (source : Sou Fujimoto Atelier – A+ Architecture, septembre 2024)

B. ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET ÉVOLUTION PROBABLE



B.I. SYNTHÈSE DES CONTRAINTES ET ENJEUX IDENTIFIÉS

Le présent chapitre constitue une synthèse de l'état initial dont l'objectif principal est de hiérarchiser les enjeux et contraintes afin de guider l'analyse des impacts. Il ne s'agit donc pas d'un résumé de l'état initial, mais bien d'une présentation des enjeux et contraintes majeurs identifiés dans les analyses thématiques sur la zone d'étude.

Milieu	Thème étudié	Contraintes et enjeux identifiés par analyse de l'état initial dans le cadre du présent projet
Milieu physique	Climat	Les violentes pluies orageuses méditerranéennes en automne et les vents forts venant du Nord-Ouest constituent un élément à prendre en compte dans le cadre de la phase travaux et du planning de réalisation. Contrainte modérée vis-à-vis de la phase travaux et du planning de réalisation.
	Topographie	L'altimétrie de la quasi-totalité de la zone de projet est inférieure à 2m40 NGF, correspondant au niveau de calage des planchers imposé et qui tient compte de la montée prévisible du niveau moyen de la mer du fait du changement climatique à horizon 2100. L'aménagement ne pourra pas être réalisé au niveau du terrain naturel sur l'ensemble de l'opération. Contrainte forte pour la réalisation du projet au regard du risque d'inondation lié à l'aléa submersion marine et pour le raccordement au réseau pluvial
	Géologie et géotechnique	La zone de projet repose essentiellement sur des remblais de 1,50 à 2 m d'épaisseur, implantés sur des alluvions récentes sableuses sur 8 à 10 m d'épaisseur aux caractéristiques mécaniques très faibles à médiocres, puis une formation sablo-argileuse. Contrainte modérée pour les terrassements et la mise en place des fondations compte tenu du contexte géotechnique plutôt défavorable
	Hydrogéologie	Faible vulnérabilité aux pollutions de surface des masses d'eau souterraine FRDG510 et FRDG160 au droit du projet, qui ne sont pas utilisées à des fins d'alimentation en eau potable (faible débit, biseau salé). Au vu des profondeurs d'eau relevées, la nappe est affleurante au droit de la zone de projet. Alimentation en eau potable de la ville de Sète par Issanka et BRL. Contrainte forte pour la réalisation des travaux compte tenu de la proximité immédiate de la nappe au droit de la zone de projet et pour assurer l'alimentation en eau potable de tous les usagers de la future ZAC
	Hydrographie	Sensibilité des masses d'eau superficielle (FRDR3108b, FRDT10, FRDC02E, FRDC02F) : présence de canaux et bassins au droit de la zone de projet. L'étang de Thau, masse d'eau de transition, constitue l'enjeu principal du secteur compte tenu des activités économiques en lien avec la qualité des eaux superficielles (pêche, baignade, conchyliculture, activités nautiques). Contrainte forte pour garantir le maintien de la qualité des milieux marins en phase chantier et en phase exploitation
	Risque d'inondation et submersion marine	Interception de zones inondables par submersion marine au droit de la zone de projet (zonages rouges et bleues du PPRI). Contrainte forte pour l'aménagement du projet (réseaux, parkings souterrains, calage de la cote de plancher des bâtiments etc.), en termes d'organisation du chantier (installations de chantier et stockage hors zone inondable) et du respect des prescriptions du PPRI : les remblais étant interdits sur la majeure partie du périmètre de la ZAC.
	Risque de mouvement de terrain	Secteur d'étude en zone de sismicité faible et d'aléa faible vis-à-vis du risque de retrait / gonflement des argiles. Pas de contrainte vis-à-vis du risque de mouvement de terrain.
	Risque de feu de forêt	Secteur d'étude en dehors des zones d'aléa vis-à-vis du risque de feu de forêt. Pas de contrainte vis-à-vis du risque feu de forêt.
Milieu naturel	Sites bénéficiant d'une protection réglementaire	La zone de projet est en dehors de tout site Natura 2000. Les sites Natura 2000 les plus proches sont situés à environ 700 m de la zone d'étude. Aucun espace acquis par le Conservatoire du littoral n'est concerné par la zone de projet. Pas de contrainte vis-à-vis des espaces naturels bénéficiant d'une protection réglementaire.

Milieu naturel	Sites naturels faisant l'objet d'inventaires remarquables (ZNIEFF, ZICO, ENS)	<p>La zone de projet est située en dehors de toute Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique. Les ZNIEFF les plus proches sont situées à environ 700 m de la zone de projet.</p> <p>La zone de projet est située en dehors de toute Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO). La ZICO la plus proche est située à environ 1,6 km de la zone d'étude.</p> <p>Aucun Espace Naturel Sensible (ENS) n'est situé à proximité de la zone d'étude.</p> <p>Pas de contrainte vis-à-vis des espaces naturels faisant l'objet d'inventaires remarquables.</p>
	Plans Nationaux d'Action (PNA)	<p>La zone de projet est située en dehors des PNA présents à proximité (Lézard Ocellé et Chiroptères).</p> <p>Pas de contrainte vis-à-vis des PNA</p>
	Zones humides	<p>Une zone humide avait été identifiée dans la pointe Est du périmètre de la ZAC en 2020. Cette zone humide était fortement dégradée, notamment par la pollution de déchets. Cependant, il ressort de l'expertise complémentaire de 2023, que ce secteur n'a aujourd'hui plus de caractère de zone humide.</p> <p>Plusieurs zones humides ont été identifiées à l'Est et à l'Ouest de la zone d'emprise du projet de voie Nord et de parking relais. Cependant, ces zones sont fortement dégradées, notamment par la pollution liée à l'ancienne activité industrielle du groupe ferroviaire SNCF.</p> <p>Contrainte forte vis-à-vis de la préservation des zones humides présentes sur la zone d'étude</p>
	Habitats naturels, faune, flore	<p>Les investigations de terrain rendent compte d'un enjeu limité sur le périmètre d'étude d'un point de vue habitat, faune et flore notamment du fait de l'urbanisation et de l'anthropisation de la zone.</p> <p>Les bâtiments présentent un fort potentiel d'accueil des populations de chiroptères, surtout pour la Sérotine commune, la Noctule de Leisler, la Pipistrelle commune et la Pipistrelle pygmée. Ils sont également favorables à la nidification de l'Hirondelle rustique.</p> <p>Les friches herbacées représentent des habitats à enjeux modérés puisqu'ils sont favorables à de nombreux oiseaux à enjeu local régional et local de conservation modéré. Elles présentent également des intérêts de reproduction de la faune, notamment pour les reptiles et la faune.</p> <p>Contrainte modérée vis-à-vis de la conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore</p>
	Fonctionnalités écologiques	<p>La zone de projet est localisée en dehors des zonages définies par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique.</p> <p>L'aire d'étude présente en majorité des habitats artificialisés instables : remaniements récents des terrains (suppression récente de bâtiments à l'est de la gare, travaux au nord et au sud des voies ferrées en 2015, constructions récentes près du canal, stockages de gravats...). Au sein de ces habitats, sans cesse perturbés ce sont surtout une flore et une faune pionnière à fort pouvoir de colonisation qui s'installe.</p> <p>Pas de contrainte vis-à-vis de la continuité écologique</p>
Milieu humain et socio-économique	Caractéristiques socio-démographiques	<p>Depuis la fin des années 2010, on observe une stabilisation de la population sétoise, sans doute due au manque d'espace urbanisable. La population de Sète est ainsi plus de deux fois plus dense que celle de ses voisines.</p> <p>Enjeu fort d'enrayement du phénomène de déprise démographique de Sète au profit des espaces périphériques.</p> <p>Opportunité importante en termes d'accueil de nouveaux habitants et possibilités d'intégration de mixité sociale sur la zone d'étude</p>
	Urbanisation du territoire et équipements publics	<p>La commune de Sète a connu une forte croissance de son parc de logement au cours des dernières années.</p> <p>Présence du Conservatoire Manitas de Plata de Sète à rayonnement intercommunal.</p> <p>Opportunité importante en termes de développement du parc de logements et des équipements publics à l'échelle de la commune de Sète</p>
	Activités agricoles	<p>Aucune activité agricole n'est présente sur la zone d'étude.</p> <p>Pas de contrainte vis-à-vis des activités agricoles</p>
	Activités économiques, équipements et tourisme	<p>Sur la zone de projet, 50 activités économiques ont été recensées. L'ensemble commercial « Saint-Clair » (Bricorama, Marché aux affaires) occupe une emprise au sol de 7000 m², dont seul le Bricorama est encore en activité. Deux autres moyennes surfaces sont en activité (Papin Tissus et Meubles José). Le magasin « marché aux affaires » est vacant, mais le propriétaire souhaiterait relancer une activité.</p> <p>Le Bassin du Midi et le Canal de la Peyrade, qui longent la zone de projet, sont utilisés à des fins de plaisance. Et la présence du Conservatoire Manitas de Plata de Sète à rayonnement intercommunal ajoute une valeur à la zone d'étude d'un point de vue touristique.</p> <p>Enjeu de minimisation de l'impact du projet sur l'activité économique, l'établissement touristique et les activités de loisirs.</p> <p>Contrainte modérée vis-à-vis des activités économiques de la zone de projet</p>
Milieu humain et socio-économique	Déplacements, infrastructures de transport et trafics	<p>Plusieurs points de blocage du trafic aux heures de pointe ont été inventoriés au droit de la zone de projet.</p> <p>La zone de projet est desservie par les transports en commun. Aucune voie cyclable n'est recensée au sein ou à proximité de la zone d'étude. Un partage de voirie est toutefois possible sur certaines routes (signalisation à mettre en place).</p> <p>Enjeu d'accessibilité de la zone de projet aux transports en commun et transports dits « doux ».</p> <p>Contrainte importante vis-à-vis des trafics supplémentaires qui seront générés par le projet de ZAC</p>

	Réseaux	Plusieurs réseaux humides (alimentation en eau potable, eaux pluviales, eaux usées) et secs (électricité, éclairage, gaz, télécoms) sont présent sur la zone d'étude, principalement le long du canal de la Peyrade et dans la partie Ouest. Contrainte modérée en termes de phase préparatoire du chantier
	Pollution des sols	Le secteur d'étude possède un patrimoine historique caractérisé par un tissu d'activité industriel (PME, PMI, RFF, SNCF, friches...) et artisanal varié. Plusieurs sites pollués ont été inventoriés sur la zone d'étude (métaux lourds, hydrocarbures totaux, HAP, BTEX). Ces contaminations sont majoritairement présentes dans la couche de remblais en surface qui va être excavée et évacuée hors site ou faire l'objet d'un recouvrement dans le cadre du projet d'aménagement. Contrainte forte au droit du site lié à la gestion des sols pollués excavés
	Risques technologiques	Une seule ICPE (régime de l'enregistrement) est localisée sur la zone de projet. La zone d'étude est suffisamment éloignée des voies d'importance pour que le risque de Transport de Matières Dangereuses (TMD) soit faible. D'après l'étude pyrotechnique menée sur la zone d'aménagement de la voie Nord et du parking relais, le risque pyrotechnique est modéré sur ce secteur. Contrainte modérée vis-à-vis du risque pyrotechnique et du risque industriel généré par une seule ICPE au sein de la zone de projet
	Documents d'urbanisme	L'opération de réalisation d'une ZAC au sein de la zone de projet est prévue par le Plan Local d'Urbanisme de Sète. Plusieurs Servitudes d'Utilité Publique sont localisées sur la zone de projet. Localisation de la zone de projet au sein du Site Patrimonial Remarquable (SPR) établi par le PLU (secteur 2a) Contrainte forte vis-à-vis de la compatibilité du projet avec le zonage du PLU, les prescriptions du SPR et la prise en compte des Servitudes d'Utilité Publique
Cadre de vie et santé	Qualité de l'air	Le secteur présente une bonne qualité de l'air, qui peut localement être dégradée aux abords directs des principaux axes de transport. Les mesures et la modélisation numérique de la situation actuelle montrent des niveaux de concentrations largement inférieurs aux objectifs de qualité et valeurs cibles visés par la réglementation. Les concentrations sont les plus importantes en bordure directe des axes routiers les plus importants, mais cette influence diminue rapidement avec l'éloignement avec ces infrastructures routières. Contrainte modérée vis-à-vis du maintien de la bonne qualité de l'air sur la zone d'étude
	Ambiance sonore	La zone est particulièrement marquée par le bruit routier et ferroviaire (nombreux axes environnants). Contrainte modérée vis-à-vis de la limitation des nuisances en phases travaux. Contrainte forte en phase exploitation vis-à-vis de la limitation des nuisances sonores pour les futurs usagers et résidents de la ZAC.
Patrimoine culturel et paysage	Patrimoine culturel	Un Monument Historique (anciens entrepôts Dubonnet) est localisé sur la zone de projet. Le projet est concerné par le périmètre de protection de ce Monument Historique, ainsi que par celui du Théâtre Municipal Molière. La zone de projet est située en dehors des sites inscrits / classés de la commune de Sète. La zone de projet présente plusieurs sites patrimoniaux remarquables et protégés, dont certains sont également inscrits au PLU comme éléments patrimoniaux à conserver. La zone de projet est également protégée par l'AVAP de Sète (qui correspond au Site Patrimonial Remarquable). Enjeu de préservation et de valorisation du patrimoine culturel présent sur la zone de projet. Contraintes fortes vis-à-vis de la compatibilité du projet avec les différentes réglementations
	Paysage	La zone de projet est en partie installée sur des espaces remblayés, qui sont aujourd'hui délaissés et peu valorisés. Le Canal de la Peyrade est fondamental dans l'histoire et la morphologie de Sète. Il forme la composante structurante longitudinale majeure de la composition urbaine de la ville de Sète, comme le canal Royal – Grand Canal et le canal maritime ses composantes latérales. Le secteur d'étude est un territoire composite aux identités très contrastées. Il présente une alternance de zones de friches, de bâtiments industriels et entrepôts à l'architecture « caractéristique » de ce passé industriel (chais Skalli, Dubonnet, ...) et d'activités industrielles contemporaines aux qualités urbaines et architecturales limitées. Contraintes moyennes vis-à-vis de l'intérêt paysager de la zone de projet

B.II. EVOLUTION DE L'ETAT ACTUEL SANS OU AVEC MISE EN ŒUVRE DU PROJET

L'objectif de ce chapitre est d'établir l'évolution probable des composantes de l'environnement à l'horizon 2040, en l'absence du projet d'une part et après la mise en place du projet d'autre part.

Milieu	Thème étudié	Evolution de l'état actuel sans mise en œuvre du projet	Evolution de l'état actuel avec mise en œuvre du projet
Milieu physique	Climat	<p>Dans un contexte de hausse globale des températures et de diminution des précipitations, on peut s'attendre à une diminution des ressources en eau, considérées comme « sécurisées ».</p> <p>Le territoire va suivre une tendance au réchauffement, tout comme la tendance globale : +3,8°C en moyenne sur l'année 2100 en cas d'inaction et +1,2°C en cas d'action ambitieuse. Le nombre de journées où la température sera supérieure à 25°C en 2100 est estimée à 59 jours en cas d'inaction et 22 jours en cas d'action ambitieuse.</p> <p>Les précipitations sur le territoire devraient légèrement diminuer. De manière liée, le nombre de jours de sécheresse (jours où les précipitations journalières < 1 mm) risque d'augmenter en moyenne sur l'année, avec 18 jours en moyenne en cas d'inaction et 1 journée en cas d'action ambitieuse.</p> <p>Les canicules constituent un risque sanitaire majeur particulièrement élevé dans les zones urbaines pour deux raisons principales : l'effet d'îlot de chaleur urbain et la pollution à l'ozone augmentée lors de fortes chaleurs.</p>	<p>Le projet sera sans effet notable significatif sur le climat, que l'analyse soit conduite à court, moyen ou long terme. En effet, bien que la ZAC aille générer un trafic de véhicules légers source d'émissions de gaz à effet de serre (par rapport à une situation sans projet), le trafic induit sera négligeable au regard du trafic sur l'avenue Martelli en bordure de l'opération. De plus, la réorganisation du réseau viaire, la requalification de certaines voies et le développement des modes de déplacement doux permettront de limiter les impacts du projet sur le climat.</p> <p>Pour lutter contre les îlots de chaleur urbains, en comparaison à la situation actuelle où la quasi-totalité de la zone est artificialisée, le projet d'aménagement dégage de généreux espaces végétalisés en pleine-terre et contribue à la désimperméabilisation du secteur.</p> <p>En outre, une étude spécifique a été engagée pour adapter les constructions aux conditions climatiques locales (fort ensoleillement, vent omniprésent), permettant ainsi de réaliser des économies d'énergie.</p>
	Topographie	<p>Actuellement, les principales disparités topographiques sont liées aux activités de stockage de ballast sur la base de travaux SNCF et sur les terrains en friche (anciens terrains de la SNCF) qui servent au stockage temporaire de matériaux, générant des remblais historiques et récents.</p> <p>Sans mise en œuvre du projet, ces activités de stockage vont perdurer dans le temps et continueront de modeler localement la topographie du site au gré de l'évolution des volumes de matériaux stockés.</p>	<p>Etant donné le risque fort d'inondation de la zone de projet par l'aléa submersion marine, les déblais et remblais mis en œuvre dans le cadre du projet ont été réduits au strict nécessaires. La topographie de la zone de projet va donc peu évoluer avec la mise en œuvre du projet.</p> <p>La principale évolution résidera dans la réutilisation, dans le cadre de l'aménagement de la voie Nord, des merlons de ballast, stockés sur les anciens terrains de la SNCF et qui constituent les principales disparités topographiques aujourd'hui observées sur la zone de projet.</p>
	Eaux souterraines	<p>Les masses d'eau souterraines sont tributaires des conditions climatiques (et plus particulièrement pluviométriques et des débits des cours d'eau alimentant l'étang de Thau), qui peuvent faire varier leur niveau piézométrique et leur taux de remplissage. En considérant les objectifs d'état pour les masses d'eau souterraines fixés par le SDAGE 2022-2027, les masses d'eau souterraines devraient présenter à l'horizon 2040, un bon état quantitatif et qualitatif.</p> <p>A noter toutefois qu'au droit de la zone de projet située en arrière du cordon littoral et à proximité de l'étang de Thau, l'eau est marquée par un faciès chloruré sodique de type « saumâtre ». Cette possibilité de contamination par le front salé en provenance du littoral et de l'étang de Thau restera un enjeu pour la qualité des eaux de la nappe dans le secteur d'étude.</p>	<p>D'un point de vue quantitatif, la superficie concernée par l'aménagement est négligeable par rapport aux surfaces qui participent à l'alimentation des aquifères concernés par le projet. Le projet n'aura donc aucune incidence sur l'alimentation des nappes d'eaux souterraines d'autant que l'imperméabilisation de la zone est déjà très conséquente.</p> <p>Le réseau d'alimentation en eau potable sera dimensionné de sorte à subvenir aux nouveaux besoins générés par le développement du présent projet urbain, et ce, dès l'arrivée des premiers habitants. Ainsi, l'évolution quantitative des masses d'eau souterraine sera similaire avec et sans mise en œuvre du projet.</p> <p>L'impact qualitatif de l'aménagement sur l'état des masses d'eau souterraine sera faible. De fait, les masses d'eau souterraines devraient présenter à l'horizon 2030, un bon état qualitatif.</p>
	Eaux superficielles	<p>Les débits transitant sur la zone d'étude sont tributaires des conditions climatiques et du niveau du bassin du Midi et du canal de la Peyrade (exutoires des eaux du secteur), dépendants eux-mêmes du niveau de la mer Méditerranée et de l'étang de Thau.</p> <p>Il s'agit toutefois de paramètres impossibles à estimer à l'horizon de référence. En effet, même si une hausse du niveau marin est envisagée, aucune donnée concernant les conditions pluviométriques à l'horizon 2040 n'est disponible.</p> <p>La qualité des eaux au droit de la zone d'étude ne sera pas modifiée en l'absence de mise en œuvre du projet.</p>	<p>Les aménagements prévus dans le cadre du projet génèrent des volumes et débits de ruissellement pluvial équivalents par rapport à une situation sans projet.</p> <p>Concernant les aspects qualitatifs, les eaux de ruissellement des zones vectrices de pollution (voiries structurantes) de la ZAC seront collectées par des noues enherbées afin de favoriser l'abatement des matières en suspension et des particules adsorbées. Ces ouvrages permettront de traiter la pollution chronique, bactériologique. Les noues disposeront d'équipements permettant d'intercepter une pollution accidentelle. De plus, les eaux usées seront raccordées au réseau pluvial communal puis traitées en station d'épuration.</p> <p>De fait, une évolution est attendue sur cette thématique. Les grandes tendances seront une non-aggravation voir une potentielle réduction des rejets de polluants aux exutoires.</p>
Risques naturels	<p>La principale évolution quant à la vulnérabilité du secteur attendue à l'horizon 2040 concerne le risque d'inondation et submersion marine.</p> <p>Les travaux du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) ont validé l'hypothèse de la montée prévisible du niveau moyen de la mer du fait du changement climatique. Le niveau de la mer Méditerranée augmente de 2,5 à 10 millimètres par an depuis les années 1990. Sur la base d'études concordantes, le scénario d'élévation du niveau marin moyen de 60 cm à horizon 2100 a été retenu comme pertinent pour le littoral métropolitain français.</p>	<p>Aucune évolution notable quant à la vulnérabilité du secteur aux risques naturels n'est attendue à l'horizon 2040, avec projet par rapport à la situation sans réalisation du projet, tant sur les thématiques inondation (submersion marine et ruissellement pluvial), mouvement de terrain, incendie de forêt, sismicité.</p> <p>Le projet ne sera de nature à induire ni une modification des niveaux de risques ni de la cartographie des aléas au regard de la crue de référence du PPRI qui tient compte de l'évolution de l'aléa du fait du changement climatique.</p> <p>Une étude du risque de submersion marine avec modélisation bidimensionnelle a été réalisée. Cette analyse a mis en évidence que le projet n'a qu'une incidence très faible et locale sur les niveaux de submersion ainsi que sur les vitesses d'écoulement. Il n'est pas de nature à modifier la dynamique de submersion marine sur le secteur.</p>	

Milieu naturel	Faune, flore et habitats naturels	<p>En l'absence du projet d'aménagement de l'Entrée Est – secteur Nord, les milieux naturels identifiés (majoritairement artificiels) devraient se maintenir sur le moyen et long terme, et ne pas entraîner de modifications sensibles des habitats d'espèces sur le site, malgré les aménagements qui se poursuivront encore quelques années sur ce secteur.</p> <p>Ainsi, les espèces observées sur le site durant les prospections n'ont pas vocation à disparaître, et ces milieux, présentant globalement des enjeux faibles à modérés, ne sont pas de nature à évoluer sensiblement pour constituer un écosystème pouvant à l'avenir accueillir une richesse écologique supérieure à celle constatée à l'heure actuelle.</p>	<p>A l'heure actuelle, la zone d'étude étant assez pauvre en richesse faunistique et floristique.</p> <p>Avec la mise en œuvre du projet d'aménagement, la richesse faunistique et floristique pourrait croître. En effet, différents aménagements pourraient favoriser la présence de la biodiversité comme la mise en place de gîtes à reptiles, à Hérisson d'Europe, la réalisation d'un aménagement paysager pluristratifié qui permettrait aux espèces de trouver des sites de nidifications mais également des refuges, l'installation d'hôtels à insectes dans des espaces verts où seront présents des espèces floristiques mellifères ainsi que la mise en place de nichoirs ainsi que des gîtes à chiroptères.</p> <p>La restauration des zones humides au Nord-Ouest de la zone d'étude (dans le cadre du processus de compensation) permettra l'amélioration de leur fonctionnalité écologique, grâce à une reconnexion du chapelet de zones humides aujourd'hui très dégradées.</p>
Milieu humain et socio-économique	Caractéristiques économiques	<p>L'analyse sur la commune de Sète relève que la pression foncière est de plus en plus forte et que les ménages aux revenus faibles à moyens ont du mal à se loger, dû à un manque de disponibilité des logements sociaux. De plus, certaines habitations ne sont pas réhabilitées et ne permettent pas d'offrir une qualité de vie convenable aux Sétouais. Ainsi, sans l'aménagement de la ZAC Entrée Est – secteur Nord, la ville de Sète rencontrera des difficultés concernant l'accueil de nouveaux habitants et l'évolution de sa population.</p>	<p>L'impact de l'opération sur le logement est positif, avec la création d'environ 1 800 logements avec une typologie variée pour une meilleure mixité sociale, le secteur pourra accueillir un grand nombre de nouveaux ménages. Le projet d'aménagement devrait répondre à la demande croissante de logements sur la commune. De plus, le projet urbain inclut des équipements publics qui permettront de répondre aux besoins des nouveaux arrivants. De fait, aucun effet négatif n'est à prévoir sur les équipements existants. Ce projet s'inscrit pleinement dans les objectifs du PLU.</p>
	Déplacements, infrastructures de transport et trafics	<p>Les évolutions en matière de déplacement urbain sont planifiées au sein des documents de planification territoriaux en la matière, notamment au travers du Plan de déplacements urbains de Sète Agglopol Méditerranée 2020-2030, adopté le 14 novembre 2019.</p> <p>Il est toutefois attendu à court et moyen terme des trafics supplémentaires sur les différentes voies de déplacements générés par les projets urbains de la commune de Sète. Des difficultés de circulation aux heures de pointes aux abords de la future ZAC sont très probables, notamment sur l'Avenue Martelli, déjà sujette à cette problématique.</p>	<p>La ZAC, à terme, au vu de sa capacité d'accueil en termes de logements et d'activités, entrainera une augmentation non négligeable du trafic local, surtout au niveau de la route de Cayenne et de l'Av. G. Martelli. Cela pourra entraîner une congestion du trafic de l'entrée Est de la ville.</p> <p>Toutefois, plusieurs éléments viendront diviser, fluidifier et diminuer cet effet. Tout d'abord, la construction d'une nouvelle voie au Nord de la ZAC jouera un rôle important, puisqu'elle pourra désengorger le trafic au cœur du quartier. Par ailleurs, le projet intègre dans sa conception le développement de transports en communs, ils seront dimensionnés pour couvrir les besoins des habitants.</p>
	Risques technologiques	<p>Aucune évolution connue quant à l'identification des risques technologiques n'est attendue à l'horizon 2040, sans mise en œuvre du projet. Aucun projet d'implantation d'un nouvel établissement industriel susceptible d'avoir des périmètres d'incidence sur la zone d'étude n'est connu au moment de la rédaction de l'étude d'impact.</p> <p>En ce qui concerne les risques liés au transport de matières dangereuses, aucune évolution sensible n'est attendue sur les voies routières d'importance à proximité de la zone de projet (Avenue Gilbert Martelli, RD2, RD600, RD612) susceptibles d'accueillir ce type de transport.</p>	<p>Le projet ne prévoit pas d'implantation d'activités industrielles pouvant générer de risque industriel. D'autre part, le règlement du PLU ne permet pas l'implantation d'activités à risques incompatibles avec le caractère urbanisé des zones urbaines. De même, du fait de cette absence d'activité industrielle, le projet ne générera pas de déplacements et de Transports de Matières Dangereuses sur la zone.</p>
Patrimoine culturel et paysage	Paysage	<p>En l'absence des projets d'aménagement de la ZAC Entrée Est rive Nord, de la voie de contournement et du parking relais, le secteur, sans entretien particulier, conserverait son état ponctuellement dégradé et peu organisé, avec très peu d'espaces végétalisés.</p>	<p>Le projet intègre les enjeux paysagers du secteur afin de valoriser les co-visibilités et créer un site s'intégrant harmonieusement dans son environnement. L'état de la ZAC Entrée Est de Sète – secteur Nord va être fortement amélioré à la suite de son aménagement, puisqu'un travail important sur l'aspect paysager a été réalisé.</p>
	Patrimoine culturel	<p>Aucune évolution notable n'est à considérer sur cette thématique.</p>	<p>Aucune évolution notable n'est à considérer sur cette thématique car les préconisations de l'Architecte des Bâtiments de France pour l'intégration du Monument Historique des anciens entrepôts Dubonnet seront prises en compte dans le projet d'aménagement.</p>
Santé et salubrité publique	Qualité de l'air et ambiance sonore	<p>Au regard de l'évolution de l'urbanisation, une augmentation du trafic local est à prévoir à l'horizon de référence susceptible de générer une légère altération de la qualité de l'air et un accroissement des nuisances sonores en bordure des voies structurantes (Avenue Gilbert Martelli, RD2 route de Balaruc, RD600, RD612).</p> <p>Toutefois, avec le développement des transports en commun et de l'intermodalité, le trafic devrait être réduit ou maintenu, mais ne devrait pas s'aggraver. On notera enfin l'évolution importante du parc automobile, permettant à la fois de réduire les émissions atmosphériques et sonores.</p>	<p>L'aménagement de la ZAC augmentera le trafic sur le secteur et sur les voies à proximité, surtout en période de pointe. Toutefois, L'augmentation de niveau sonore, due à la hausse de trafic sur des axes existants, est masquée par le bruit d'ores et déjà constaté sur site. Aucune voie ne génère de modification significative du niveau ambiant. De plus, le projet prévoit de nombreux aménagements qui permettront d'éviter et de réduire l'impact des nouveaux flux sur la qualité de l'air et l'ambiance sonore.</p> <p>Ainsi, l'impact négatif du projet sur l'ambiance sonore globale et la qualité de l'air du secteur est négligeable à nul. Aucune évolution significative n'est à attendre par rapport à une situation sans projet.</p>
	Pollution lumineuse	<p>Aucune évolution notable n'est à considérer sur cette thématique par rapport à l'état initial.</p>	<p>L'aménagement du projet entrainera une augmentation de la pollution lumineuse. Cependant, au vu du secteur d'implantation de l'aménagement en agglomération et étant donné que le site du projet comporte déjà des sources lumineuses (éclairage public, enseigne des commerces, éclairage intérieur émis vers l'extérieur des bâtiments), l'évolution de la pollution lumineuse avec la réalisation du projet restera limitée.</p>
	Déchets	<p>Aucune évolution notable n'est à considérer sur cette thématique par rapport à l'état initial dans la mesure où la gestion des déchets à l'échelle de la Communauté d'Agglomération de Sète Agglopol Méditerranée tient compte de l'évolution des besoins à court et moyen terme.</p>	<p>La mise en œuvre du projet inclura dans ces aménagements des sites de ramassage des ordures ménagères conformes à la gestion des déchets à l'échelle de la Communauté d'Agglomération de Sète Agglopol Méditerranée qui a tenu compte de l'évolution des besoins à moyen terme.</p>

C. DESCRIPTION DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION



C.I. ANALYSE DES ZONES POTENTIELLES D'ACCUEIL SUR LE TERRITOIRE

Compte tenu des contraintes structurelles et fonctionnelles de la ville, **Sète ne dispose plus aujourd'hui de possibilité d'extension urbaine pour satisfaire les demandes de logements et les besoins des acteurs économiques.** La solution consiste donc à procéder au renouvellement d'anciennes zones industrialo-portuaires.

Dans ce sens, le PADD du SCoT préconise une **maîtrise du développement urbain, en accordant la priorité à la revitalisation des friches et des délaissés au cœur de l'agglomération.** Le SCoT vise ainsi à diriger le développement urbain vers des sites offrant des avantages tels que :

- une faible sensibilité des milieux naturels et des ressources aux pressions urbaines ;
- Une connexion aux réseaux d'assainissement efficace, en priorisant les zones reliées à la station d'épuration de Sète pour prévenir les rejets dans la lagune de Thau ;
- Une densité élevée d'emplois et de services pour réduire les déplacements domicile-travail ;
- Une accessibilité par des infrastructures de transport en commun performantes, conformément aux objectifs des SCoT ;
- Une structure urbaine favorable, contribuant à renforcer l'identité du bassin de Thau.

Le secteur industrialo-portuaire sur lequel sera aménagé le projet de ZAC Entrée Est – secteur Nord répond ainsi très favorablement aux objectifs du SCoT.

En effet, le présent projet d'aménagement urbain sera un appui dans la **gestion de la croissance démographique, en accord avec les critères environnementaux et socio-économiques**, reflet de la volonté politique d'adopter un modèle de développement urbain plus durable pour le bassin de Thau. L'hypothèse tendancielle de croissance démographique aurait compromis la stabilité du territoire en entraînant une croissance excessive des petites communes avec une faible capacité d'accueil, sous la pression de l'agglomération montpellieraine, tout en affaiblissant progressivement la zone urbaine centrale de Sète-Frontignan.

Il en ressort donc que **les zones potentielles d'accueil sur le territoire de Sète sont limitées.** Le périmètre choisi pour la ZAC Entrée Est - secteur Nord semble donc être optimal pour accueillir un tel projet, comme l'a été la rive Sud pour l'implantation d'un projet d'aménagement équivalent.

C.II. RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET DE ZAC PRESENTE A ETE RETENU

Le projet actuel a évolué depuis le plan de masse initial de 2016 puis le projet d'aménagement proposé en 2020. En effet, **depuis 2020 la conception du projet a été entièrement repensée** afin d'interfacer au mieux le futur quartier avec son environnement et en particulier avec le patrimoine architectural, culturel et historique sétois.

La conception du projet actuel de 2024 a ainsi été travaillée en collaboration avec l'ABF, afin de de **réinventer l'image de l'entrée de ville**, tout en préservant les acquis de l'histoire, notamment la trame historique du canal de la Peyrade et la perception omniprésente du Mont Saint Clair (conservation des bâtiments existants, recherche d'une harmonie avec l'aménagement de la ZAC en rive Sud, etc.). Côté Canal de la Peyrade, la hauteur des constructions a été limitée à du R+4 pour harmoniser par rapport à la hauteur des bâtiments existants et conserver la perception sur le Mont Saint-Clair dans l'axe du canal.

La suppression de l'aménagement du canal à l'Ouest de l'opération, initialement prévu dans le projet de 2020, permet d'éviter les **forts enjeux écologiques** qu'il soulevait, à savoir, ne prévoir aucuns travaux directement dans le canal (sédiments pollués) et impactant les berges (enjeux floristiques forts). Ainsi, le projet **s'intègre davantage dans son environnement physique** et permet de mieux pérenniser les constructions existantes et leurs usages avec les usages projetés dans l'aménagement.

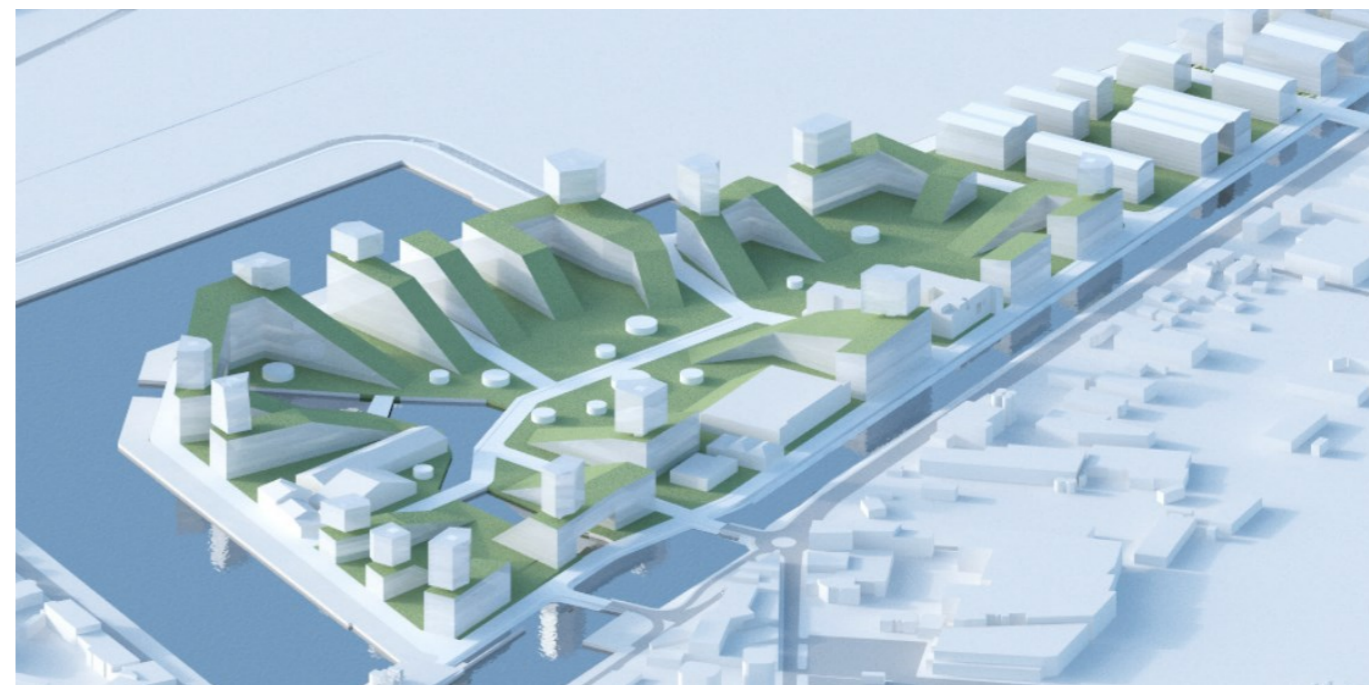


Figure 13 : Vue 3D du masterplan de la ZAC Entrée Est secteur Nord pour le projet de 2020 (sources : Sou Fujimoto Atelier – GGL)

Le projet, conformément au SCoT, **contrôle l'étalement urbain** auquel il est confronté, en raison, d'une part, de la réhabilitation des friches industrialo-portuaires, mais aussi grâce à l'implantation de hauts bâtis (allant jusqu'à R+11). Le quartier permettra de créer une **nouvelle offre de logements en mixité sociale** grâce à la production de **30% de logements sociaux et de 30% de logements abordables**. Le projet se fixe pour ambition de renforcer l'offre de services et de commerces, afin d'augmenter l'attractivité du centre-ville. Il sera connecté au reste de la ville grâce au développement des transports en commun et des modes doux sur tout le secteur.

Enfin, dans le respect et la valorisation du contexte environnemental, le projet met l'accent sur **l'optimisation de la désimperméabilisation du secteur** et la prise en compte du risque d'inondation fort sur la zone.

En résumé, le projet a été conçu sur la base d'un parti d'aménagement compatible avec les enjeux majeurs précités, en répondant aux besoins des habitants et des entreprises, tout en redynamisant le quartier et en requalifiant l'entrée de la ville. **Le projet représente donc le meilleur compromis vis-à-vis de ces enjeux, permettant de justifier le parti d'aménagement proposé.**

C.III. JUSTIFICATION DU CHOIX DU SITE

L'opération est localisée au droit de l'entrée Est de la commune en rive Nord, **un secteur stratégique**, perçu comme le prolongement urbain naturel du centre-ville de Sète, pôle majeur de services et d'emplois.

Au cœur de l'agglomération sétoise, à proximité de la gare et des principaux axes routiers structurants du territoire (RD2, RD600, RD612, l'avenue Gilbert Martelli et la route de Cayenne), la ZAC s'insère dans un secteur où sont prévus de **nombreux projets d'infrastructures de transport**. Ces derniers augmenteront et accompagneront la connectivité du présent projet d'aménagement, grâce à la création d'un pôle d'échanges multimodal et d'un Transport Collectif en Site Propre notamment. En rétablissant les continuités des voies piétonnes et cyclables à proximité, il sera aisé de faciliter les déplacements des usagers.

En outre, le périmètre du **site correspond aux emprises urbanisables à court terme au regard des documents d'urbanisme et des servitudes d'utilité publique en vigueur**, en partie en friche et libérées de toute occupation par la Région ou la SNCF. Il comprend également l'ensemble des îlots construits le long de la Peyrade, dont une partie a vocation à être remaniée, démolie et reconstruite et d'autres dont la mutation du quartier permettra une évolution ou un changement de destination.

Ainsi, le renouvellement urbain du site industrialo-portuaire entre le canal de la Peyrade et la voie ferrée dans lequel s'insère la zone de projet **est déjà en cours**, avec des projets tels que la construction de l'îlot « Proméo » sur la façade Nord de la Peyrade ou l'aménagement du pôle culturel des Chais des Moulins. De plus, de nombreux bâtis ainsi que le conservatoire Manitas de Plata, de

musique et d'art dramatique, sont déjà présents sur le site. Ainsi, **la zone de projet se trouve déjà être dans un contexte urbain développé et anthropisé**, il est donc plus simple d'y entreprendre des aménagements et d'y **contrôler l'étalement urbain**.

D'un **point de vue environnemental, le choix du site est très favorable**. Le projet vise à **désimperméabiliser le secteur**, qui aujourd'hui, est quasiment entièrement artificialisé, le but étant également de **dépolluer les sols**. De plus, **l'absence de contraintes environnementales significatives**, à l'exception du risque inondation pris en compte dès la conception, offrent des conditions favorables au développement urbain.

Deux autres opportunités de taille sont **la proximité d'une usine de potabilisation, la nouvelle station d'épuration Les Eaux Blanches et d'un réseau de chaud et de froid par thalassothermie**, garantissant la praticité et la durabilité du futur quartier. L'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables souligne **les opportunités intéressantes qu'offre le site en termes de solutions énergétiques plus respectueuses des changements climatiques futurs** et des problématiques cruciales liées aux économies d'énergie.

Concernant le projet d'aménagement de la voie Nord et du parking relais, le choix de la variante d'aménagement a été retenu pour être compatible avec le projet de ZAC. En effet, **les deux projets ont été pensés simultanément afin de s'insérer au mieux dans la ville de Sète**.

La voie Nord était initialement située en limite des bâtiments existants, support de l'urbanisation future de la ZAC. Finalement, la voie a été volontairement positionnée **en frange des terrains de la SNCF** situés au Nord, afin de **minimiser les impacts environnementaux de sa réalisation** et notamment les nuisances des trafics sur les futurs habitants et usagers de la ZAC.

En effet, la voirie est implantée en continuité de l'emprise de la ZAC pour **limiter les espaces interstitiels entre la route et les constructions de la ZAC** afin de minimiser les impacts sur la biodiversité, mais tout en veillant à ce que **les incidences sur la qualité de vie des futurs usagers de celle-ci restent maîtrisées**.

Afin d'éviter les impacts du projet sur les zones humides identifiées, une solution de contournement de la principale zone humide à l'Ouest de l'opération a été étudiée, impliquant de décaler le tracé plus au Sud.

Cependant ce choix de tracé n'a pu être retenu car il n'était pas compatible avec le plan de masse de la ZAC. L'impact de cette solution d'évitement sur le programme de la ZAC était trop important. En effet, l'emprise de la voie empiétait de façon significative sur les aménagements et les constructions prévus dans le plan d'aménagement maintenant validé.

D'un point de vue de la fonctionnalité, l'évitement impliquait des virages importants non adaptés à la destination d'une voie de contournement qui se veut le plus direct possible. En outre, cette variante ne permettait pas d'éviter les zones humides à l'Est.

L'espace de transition entre les futurs bâtiments et la voie a été intégrée dans la conception paysagère de l'opération de la ZAC et sera consacré à l'aménagement d'un parc arboré.

Le projet de voie et de parking s'inscrit également en cohérence avec la logique d'exploitation de SNCF Réseau qui dispose d'une base logistique en limite du parking et de la voie jusqu'au secteur de la rue des étangs. Le reste de l'emprise situé au Nord de la voie, qui n'est pas exploitée par la base de la SNCF, est ciblée par la ville de Sète pour une reconquête paysagère, les terrains étant en zone inondables et inconstructibles.

D. IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'ÉVITEMENT, RÉDUCTION ET COMPENSATION



D.I. EFFETS ET MESURES EN PHASE TRAVAUX ET EN PHASE D'EXPLOITATION

Les impacts du projet et les mesures d'évitement et de réduction proposées, en phase travaux et en phase d'exploitation, sont précisés dans le tableau suivant. Ce tableau détaille également les modalités de suivi des mesures et des effets.

Domaines d'étude	Effets potentiels	Mesures d'évitement et de réduction	Effets résiduels	Mesures de compensation
Milieu physique				
Climat et vulnérabilité aux changements climatiques	<p>Aucun effet significatif en phase travaux</p> <p>Vulnérabilité de la ZAC au changement climatique vis-à-vis du risque inondation et de l'augmentation des températures</p>	<p>Amont / Conception du projet :</p> <p>ME : Prise en compte du PPRI dans la conception du projet</p> <p>ME : Adaptation des choix d'aménagement pour le contrôle et la gestion de l'effet d'îlot de chaleur</p> <p>ME : Prise en compte des risques liés au vent dans la conception du projet</p> <p>ME : Développement des énergies renouvelables à l'échelle de l'aménagement</p> <p>MR : Utilisation de matériaux adaptés vis-à-vis des îlots de chaleur</p> <p>MR : Désimperméabilisation des sols et toitures végétalisées pour contrer l'effet d'îlot de chaleur</p> <p>Travaux :</p> <p>MR : Limitation de vitesse de circulation</p> <p>MR : Véhicules et engins répondant aux normes d'émissions en vigueur</p> <p>MR : Optimisation des déplacements de matériel et d'équipements</p> <p>MR : Arrosage des aires de chantier et recouvrement de certains matériaux</p>	Pas d'impact résiduel significatif	/
Topographie des sols	<p>Impact des travaux de terrassements sur la topographie du site pas notable (modification à la marge de la topographie liée à de légers remodelages, sur un terrain relativement plat et déjà remanié auparavant)</p> <p>Pas de modification de la topographie en phase exploitation</p>	<p>Travaux :</p> <p>MR : Étude de sol et optimisation de la gestion des matériaux (déblais/remblais)</p> <p>MR : Diminuer les terrassements à la conception du projet</p> <p>MR : Réemploi des matériaux</p>	Pas d'impact résiduel significatif	/
Eaux souterraines	<p>Aspects quantitatifs : pas d'impact significatif en phase travaux et en phase exploitation.</p> <p>Nécessité de pompage des eaux d'exhaure en phase travaux (proximité de la nappe)</p> <p>Aspects qualitatifs : Risque fort de pollution par les engins de chantier (pollution accidentelle), les aires d'installation de chantier, les rejets provisoires (MES, eaux vannes, eaux de lavage) et les déchets.</p> <p>En phase exploitation, risque modéré de pollution de la masse d'eau par ruissellement des eaux pluviales. La probabilité d'un accident avec déversement de produit polluant en quantité importante s'avère limitée.</p>	<p>Amont / Conception du projet :</p> <p>MR : Diminuer les terrassements à la conception du projet</p> <p>Travaux :</p> <p>MR : Réalisation d'une étude géotechnique et hydrogéologique détaillant les prescriptions de pompage</p> <p>MR : Mesures de prévention du risque de pollution chronique et accidentelle des eaux souterraines</p> <p>MR : Choix des techniques de réalisation des fondations, des voiries et des parkings</p> <p>MS : Suivi et contrôle de la qualité des eaux d'exhaure</p> <p>Exploitation :</p> <p>MR : Aménagement de noues végétalisées</p> <p>MR : Apaisement des voiries</p>	Pas d'impact résiduel significatif	/
Eaux superficielles	<p>Aspects quantitatifs :</p> <p>Perturbation temporaire des écoulements en phase travaux dans le cas où les ouvrages hydrauliques ne seraient pas réalisés au préalable des travaux.</p>	<p>Écoulement des eaux :</p> <p>- Amont / Conception du projet :</p> <p>ME : Éviter toute construction en zone inondable rouge du PPRI et prise en compte des prescriptions du règlement pour la zone bleue</p> <p>MR : Diminuer les terrassements à la conception du projet</p> <p>MR : Limiter les surfaces imperméabilisées</p>	Pas d'impact résiduel significatif	/

	<p>Aspects qualitatifs : Risque de pollution du bassin du Midi et du canal de la Peyrade (exutoires des eaux du secteur), par les engins de chantier et la circulation routière au sein de l'opération (pollution accidentelle, chronique et bactériologique).</p>	<p>- Travaux : ME : Signalisation des aires inondables au droit et sur le chantier et respect des prescriptions vis-à-vis du stockage des matériaux / matériel ME : Adaptation de la période d'intervention - intervention hors jours de pluie et de tempête MR : Prévenir l'impact des constructions sur la perturbation des écoulements en mettant en place les ouvrages de compensation en amont de la réalisation des travaux</p> <p>Qualité des eaux et usages : - Travaux : ME : Adaptation de la période d'intervention - intervention hors jours de pluie et de tempête MR : Dispositif de gestion et traitement des eaux pluviales et prévention de lutte contre une pollution mécanique MR : Dispositifs préventifs de lutte contre une pollution accidentelle MR : Mesures de précaution habituelles pour limiter la pollution mécanique et accidentelle</p> <p>- Exploitation : MR : Mise en place d'ouvrages de traitement de la pollution chronique et bactériologique des eaux de ruissellement (noues végétalisées) MR : Dispositif de confinement de la pollution accidentelle dans les noues MR : Apaisement des voiries</p>		
<p>Risques naturels</p>	<p>Zone de projet soumise au risque d'inondation - Projet en zones inondables rouge et bleu du PPRI Aucun impact à prévoir sur les autres risques naturels.</p>	<p>Amont / Conception du projet : ME : Dispositions constructives respectant les prescriptions du PPRI ME : Modélisations hydrauliques 2D ME : Limitation au maximum des remblais</p> <p>Travaux : ME : Signalisation des aires inondables sur le chantier et prescriptions vis-à-vis du stockage des matériaux et du matériel ME : Adaptation de la période d'intervention - intervention hors jours de pluie et de tempête</p> <p>MR : Prévenir l'impact des constructions sur la perturbation des écoulements en mettant en place les ouvrages de compensation en amont de la réalisation des travaux</p>	<p>Pas d'impact résiduel significatif</p>	<p>/</p>
Environnement naturel				
<p>Zones humides</p>	<p>La surface de la zone humide impactée par le projet en phase travaux est estimée à environ 3 000 m².</p>	<p>Travaux : ME : Délimiter et respecter les emprises du projet MR : Réaliser les travaux durant les périodes les plus sèches MR : Réalisation du chantier en dehors de la période de reproduction</p>	<p>Impact résiduel significatif</p>	<p>MC – Compensation des zones humides détruites</p>
<p>Protections réglementaires, faune, flore, habitats, zone humide</p>	<p>Risque de destruction d'individus d'espèces protégées et d'habitats d'espèces protégées et de dérangement d'individus</p>	<p>Mesures du Volet Naturel de l'Étude d'Impact : Amont / Conception du projet : ME 1 (VNEI) : Délimiter et respecter les emprises du projet</p> <p>Travaux : MR 1 (VNEI) : Adapter le début des travaux à la phénologie des espèces MR 2 (VNEI) : Mettre en place un chantier vert sur le secteur impacté MR 3 (VNEI) : Limiter la propagation des espèces végétales exotiques envahissantes</p>	<p>Pas d'impact résiduel significatif</p>	<p>/</p>

		<p>MR 4 (VNEI) : Mettre en place des gîtes artificiels pour les chiroptères</p> <p>MR 5 (VNEI) : Créer des habitats favorables aux reptiles</p> <p>MR 6 (VNEI) : Mettre en place un aménagement paysager pluristratifié</p> <p>MR 7 (VNEI) : Mettre en place des nichoirs</p> <p>MA5 (VNEI) : Accompagner lors de la phase chantier l'application des mesures ERC</p> <p>Exploitation :</p> <p>MR 4 (VNEI) : Mettre en place des gîtes artificiels pour les chiroptères</p> <p>MR 5 (VNEI) : Créer des habitats favorables aux reptiles</p> <p>MR 6 (VNEI) : Mettre en place un aménagement paysager pluristratifié</p> <p>MR 7 (VNEI) : Mettre en place des nichoirs</p> <p>MA 1 (VNEI) : Mettre en place des abris à Hérisson d'Europe</p> <p>MA 2 (VNEI) : Mettre en place des espèces floristiques mellifères</p> <p>MA 3 (VNEI) : Installer des hôtels à insectes</p> <p>MA 4 (VNEI) : Mettre en place des panneaux pédagogiques</p>		
Environnement humain				
Développement humain	Destruction de 4 logements. Impacts positifs sur l'offre de logement	/	Pas d'impact résiduel significatif	/
Activités économiques et touristiques	Perturbations en phase travaux : quelques commerces seront détruits, les autres seront maintenus ouverts en phase travaux. Influence positive sur l'économie locale en phase travaux et en phase exploitation. Équipements publics réalisés dans le cadre de l'opération.	<p>Travaux :</p> <p>MR : Mise en place d'une signalisation des accès au chantier</p>	Pas d'impact résiduel significatif	/
Déplacements et infrastructures de transport	<p><u>Trafics :</u></p> <p>En phase travaux : perturbation modérée du trafic local lié aux chantiers, se répercutant sur l'Av. Martelli, la route de Cayenne et le pont Tivoli.</p> <p>En phase exploitation : augmentation significative du trafic au sein de la ZAC et sur les voies à proximité. Le projet d'aménagement de la voie Nord contribue à désengorger l'av. Martelli. Offre de stationnements et de transports en commun augmentée.</p> <p><u>Piétons/cycles :</u></p> <p>Aucun impact en phase travaux. Impact positif en phase exploitation via la création de voies privilégiées pour les piétons et cyclistes.</p>	<p>Amont/conception :</p> <p>MR : Développement de l'offre de stationnement, de transports en commun et de modes doux</p> <p>MR : Proposition de doublement de voies au niveau de l'Av. Martelli</p> <p>MR : Proposition de doublement de voies entre les deux ponts des Dockers et du Mas Coulet</p> <p>Travaux :</p> <p>ME : Adaptation de l'intervention sur la route de Cayenne</p> <p>MR : Mise en place d'un plan de circulation des engins de chantier</p> <p>MR : Mise en place d'une signalisation des accès au chantier</p>	Pas d'impact résiduel significatif	/
Consommations énergétiques	Utilisation d'énergie électrique et fossile (gazole) en phase travaux et exploitation	<p>Amont / Conception du projet :</p> <p>ME : Développement des énergies renouvelables à l'échelle de l'aménagement (étude EnR)</p> <p>Travaux :</p> <p>MR : Mise en place d'un plan de circulation des engins de chantier</p> <p>MR : Optimisation de la gestion des déchets</p> <p>MR : Ecoconduite privilégiée</p> <p>MR : Engins de chantier aux normes</p> <p>MR : Transport ferroviaire</p>		

Occupation de l'espace et emprise foncière	Acquisition de terrains au fur et à mesure de la construction du projet	Travaux : ME : Organisation des pistes et de la zone d'installation du matériel MR : Mise en place d'un plan de circulation des engins de chantier Exploitation : MR : Acquisition des terrains pour assurer la faisabilité du projet	Pas d'impact résiduel significatif	/
Réseaux	Développement majeur des réseaux au sein du projet de ZAC. A ce jour, les capacités d'alimentation en eau potable de la Ville de Sète sont suffisantes pour répondre aux besoins générés par la future ZAC.	Travaux : ME : Déploiement des réseaux en concertation avec le gestionnaire ME : Déclaration de projet de travaux (DT) et d'Intention de Commencement de Travaux (DICT) MR : Note d'information du déroulé des travaux Exploitation : MR : Réalisation d'une étude de modélisation du réseau d'eau potable MR : Abaissement d'intensité ou extinction des luminaires envisagé la nuit	Pas d'impact résiduel significatif	/
Pollution des sols	Impact du projet en phase travaux au vu de l'état de pollution des sols, des précautions sont à prendre. En phase exploitation, les sols seront dépollués, l'impact sera positif.	Amont/conception : MR : Diminuer les terrassements à la conception du projet Travaux : MR : Diminuer les terrassements à la conception du projet MR : Réemploi sur site des matériaux pollués non dangereux MR : Définition d'un plan de gestion des sols potentiellement pollués MR : Mise en œuvre d'une surveillance environnementale	Pas d'impact résiduel significatif	/
Risques technologiques	Risque pyrotechnique : risque de découverte de munition probable	MR : Prise en compte des recommandations formulées par le bureau d'études spécialisé suite à leur diagnostic	Pas d'impact résiduel significatif	/
Patrimoine culturel et paysager				
Vestiges archéologiques	Risque d'altération du patrimoine archéologique en phase travaux Aucun effet significatif en phase d'exploitation	Travaux : ME : Évitement de toute altération du patrimoine archéologique - réalisation d'un diagnostic archéologique si nécessaire	Pas d'impact résiduel significatif	/
Patrimoine culturel	Risque d'altération du monument historique des anciens entrepôts Dubonnet	Amont / Conception du projet : ME : Conception architecturale et paysagère travaillée en collaboration avec l'ABF ME : Avis conforme de l'ABF nécessaire pour l'obtention des autorisations d'urbanisme Travaux : MR : Mesures de protection pour éviter toute dégradation du bâti	Pas d'impact résiduel significatif	/
Paysage	Impact visuel en phase chantier. Impact positif en phase exploitation. Revégétalisation et mise en valeur du patrimoine paysager de Sète.	Amont / Conception du projet : ME : Intégration des contraintes dans la définition du projet afin de garantir son insertion paysagère Travaux : MR : Maintien du chantier en état de propreté permanent MR : Limitation de la taille des stocks de matériaux (terre) à des hauteurs en cohérence avec le paysage	Pas d'impact résiduel significatif	/

Santé et salubrité publique				
Air	<p>Altération ponctuelle de la qualité de l'air lors des travaux de démolition des bâtis et voiries actuels, de terrassement, transport et chargement des matériaux.</p> <p>Aucun effet significatif en phase d'exploitation, avec une bonne qualité de l'air générale sur l'ensemble de la zone d'étude et une légère dégradation aux abords directs des principales infrastructures routières.</p> <p>Les concentrations en polluants atmosphériques au droit des zones d'habitat du projet seront très sensiblement inférieures aux objectifs de qualité et aux valeurs cibles définies par la réglementation.</p>	<p>Amont / Conception du projet :</p> <p>MR : Apaisement des voiries</p> <p>Travaux :</p> <p>MR : Dispositifs de limitation des nuisances liées à la qualité de l'air, principalement l'envol de poussières (bâches au niveau des aires de stockage, arrosage des pistes, limitation des vitesses, limiter le temps de non-intervention entre le décapage et les terrassements, etc.)</p>	Pas d'impact résiduel significatif	/
Bruit	<p>Dérangement sonore ponctuel des quelques riverains en phase travaux</p> <p>Augmentation négligeable à nulle du niveau sonore environnant du fait des augmentations de trafic en phase exploitation</p> <p>Impact acoustique des voiries existantes sur les futurs habitants de la ZAC</p> <p>Légère amélioration de l'ambiance sonore au cœur du quartier du fait de la protection des bâtiments</p>	<p>Travaux :</p> <p>ME : Intervention en période diurne (hors travaux nocturnes exceptionnels pour la route de Cayenne)</p> <p>MR : Respect des niveaux de bruits admissibles pour les engins de chantier et le transport des matériaux</p> <p>MR : Conformité des engins et matériels terrestres de chantier aux normes d'émissions sonores et de vibration en vigueur</p> <p>Exploitation :</p> <p>MR : Aménagement du quartier et organisation de la circulation de manière à réduire les nuisances : zones piétonnes, réduction des vitesses réglementaires, contrôle d'accès strict</p> <p>MR : Règles d'isolement minimal pour l'ensemble des logements, entre 30 et 34 dB, du fait du classement sonore de la voie ferrée et de l'avenue Martelli</p> <p>MR : Atténuation de la perception sonore par les aménagements paysagers</p> <p>MR : Mise en place d'un enrobé phonique</p>	Pas d'impact résiduel significatif	/
Vibrations	<p>Vibrations induites par les engins et groupes électrogènes en phase travaux</p> <p>Aucun effet significatif en phase d'exploitation</p>	<p>Travaux :</p> <p>MR : Interdiction aux entreprises de travailler la nuit et les jours fériés (sauf cas particuliers)</p> <p>MR : Utilisation d'engins et matériels conformes aux normes en vigueur</p> <p>ME : Organisation des pistes et de la zone d'installation du matériel, autant que possible, éloigné des secteurs fréquentés</p> <p>MR : Information des riverains des éventuelles nuisances à venir</p>	Pas d'impact résiduel significatif	/
Pollution lumineuse	<p>Pollution lumineuse liée principalement à l'éclairage public</p>	<p>Amont / Conception du projet :</p> <p>MR : Etude d'éclairage</p> <p>Travaux :</p> <p>ME : Réalisation des travaux en journée</p> <p>Exploitation :</p> <p>MR : Adaptation des aménagements lumineux aux contraintes d'économie d'énergie et de limitation des pertes, mais aussi aux contraintes de sécurité des usagers</p>	Pas d'impact résiduel significatif	/
Déchets	<p>Gestion des déchets liés au fonctionnement de l'opération et la phase chantier</p>	<p>Travaux :</p> <p>MR : Obligation de réalisation d'un diagnostic sur les déchets issus de démolitions</p> <p>MR : Réutilisation des matériaux de déblais</p> <p>MR : Mise en place d'un système de tri et de ramassage des déchets sur les aires de chantier</p> <p>MR : Maintien d'une zone de chantier propre</p> <p>MR : Élimination des déchets vers une filière adaptée</p>	Pas d'impact résiduel significatif	/

		Exploitation : MR : Mise en place d'un système de tri et de ramassage des déchets		
Santé	Perturbation du trafic et risques sécuritaires en phase travaux Aucun effet significatif en phase d'exploitation	Travaux : MR : Mise en place de toutes les mesures de sécurité nécessaires au droit du chantier MR : Mise en place d'un plan de circulation de chantier MR : Mise en place d'une signalisation des accès au chantier	Pas d'impact résiduel significatif	/
Documents de planification				
Documents de planification intercommunaux	La ZAC Entrée Est s'inscrit dans les objectifs prévus par les documents de planification.	/	Pas d'impact résiduel significatif	/
Plan Local d'Urbanisme	Incompatibilité du projet vis-à-vis du PLU (zonages 3UB1 et UEb)	ME : Mise en compatibilité du projet avec le PLU (modification simplifiée)	Pas d'impact résiduel significatif	/

Tableau 1 : Synthèse des mesures, des modalités de suivi des mesures et des effets des mesures

D.II. EFFETS CUMULES DU PROJET AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

Parmi les projets urbains connus sur la ville de Sète, ont été retenus ceux qui du fait de leur proximité et leur nature avec l'aménagement de la ZAC présentent potentiellement des effets cumulés avec le présent projet. Ainsi ont été retenus, les projets détaillés dans le tableau suivant.

Tableau 2 : Projets connexes retenus pour l'analyse des effets cumulés

Maitre d'ouvrage	Projet	Echéance	Description du projet	Effets cumulés
Aménagements urbains				
Réseau ferré de France	Base Travaux SNCF	Base travaux en exploitation jusqu'en 2020. Travaux de jour sur 6 mois.	Base GOP de 82 000m ² permettant d'assurer la logistique pour l'acheminement et le stockage de matériel, ainsi que la mise en place de zones de bureaux. L'accès actuel se fait par la route de Cayenne. Un accès sera possiblement créé pour relier le sud-est de la base au Quai des Moulins Base en fonctionnement pendant quelques mois (2019/2020), puis pas d'activités pendant 20 ans.	Pas d'effets cumulés : la base existe déjà depuis de nombreuses années et le planning des travaux n'interfère pas avec celui de la ZAC.
N/A	Extension périmètre ZAC Entrée-Est vers la gare	Après 2035	Extension de la ZAC Entrée Est secteur Nord vers le PEM au Nord, avec acquisition des quais du bassin du Midi. Connexion au PEM avec l'accueil d'équipements structurants d'intérêt communal et intercommunal : <ul style="list-style-type: none"> - +1000 à 1500 logements / +85 000m² de logements - +28 600m² d'activités - +7500m² d'équipement public + parc équipé 	Pas d'effets cumulés : en continuité des aménagements de la ZAC entrée-Est actuelle. Il est nécessaire de couvrir également les besoins en termes de transport et d'accessibilité de l'extension future.
SA ELIT	ZAC Entrée Est secteur Sud	Fin 2035 à 2040 (début des travaux en 2020)	Création d'un quartier à dominante de logements (75%) soit 115 000m ² de SDP et d'activités (25%) soit 70 000m ² de SDP. Création de 1800 nouveaux logements environ. Présence d'équipements publics : groupe scolaire, équipement socioculturel Requalification de l'entrée de ville : création d'un boulevard d'entrée de ville, report des transit lourds et flux du port sur une voie bordant le port, améliorations ponctuelles (sécurisation) de l'avenue Martelli.	Requalification de l'entrée de ville : création d'un boulevard d'entrée de ville, report des transit lourds et flux du port sur une voie bordant le port, améliorations ponctuelles (sécurisation) de l'avenue Martelli. Effets cumulés : Le développement du secteur Sud permet, comme le secteur Nord, d'augmenter l'offre de logements et participe au dynamisme du centre-ville de Sète. Des interfaces sont à prévoir avec ce projet de ZAC Entrée Est – rive Sud pour la connexion à la Smart City (le Centre de Supervision Urbain est dans l'emprise de cette ZAC) ainsi que pour les raccordements au réseau de thalassothermie, à l'usine de potabilisation et d'adduction d'eau brute pour l'arrosage. Des interfaces de chantier sont donc à prévoir principalement vers le giratoire du Mas Coulet. A noter toutefois qu'en termes de trafic et de conditions de circulation, la ZAC Entrée Est-rive Sud n'impacte quasiment pas l'avenue Martelli, étant donné l'aménagement de voies de desserte interne. L'impact cumulé avec la ZAC Entrée Est-rive Nord sera donc limité.
Aménagements maritimes et portuaires				
Port Sud de France	Port de Grande plaisance	Fin des travaux à l'exception du Quai Ouest de la ZAC entrée Est secteur Nord Quai Ouest de la ZAC entrée Est secteur Nord concomitant avec la ZAC	Transformation du bassin du Midi, autrefois destinés à l'amarrage des thoniers, en port de grande plaisance. Réaménagé en grande partie Quai Ouest de la ZAC restant à aménager	Pas d'effets cumulés : ne projette que la mise en place d'un ponton flottant.
Région Occitanie	Terminal du Port de Sète-Frontignan : construction d'une nouvelle gare maritime, aménagement du terminal passagers et de la nouvelle entrée du port	2024 Travaux : 2020 à 2023	Projet de passer d'un trafic de 180 000 passagers par an à 300 000 passagers d'ici 2020, jusqu'à 600 000 à 900 000 à terme. Accès par le Boulevard Gilbert Martelli. Surface totale du projet : 18,2ha.	Pas d'effets cumulés.

Réseaux eaux usées – Eau potable - Géothermie				
Ville de Sète	Extension de l'usine de potabilisation au niveau du quai des Moulins	N/A	Création d'une station de suppression à vitesse variable pour l'ensemble de la ZAC au droit de l'usine de potabilisation en bordure du quai des Moulins. Traitement des eaux de lavage des filtres de l'actuelle usine de potabilisation par un équipement à réaliser sur la parcelle.	Pas d'effets cumulés : les travaux se feront sur du bâti déjà existant.
Dalkia	Réseau de chaleur : boucle d'eau tempérée sur eau de mer	N/A	Le déploiement d'un réseau de thalassothermie est prévu sur le secteur ouest de la ZAC.	Effet positif : la boucle sera reliée à des sous-stations de production qui seront installées au bas de certains immeubles de la ZAC.
Infrastructures de transport				
Région Occitanie	Transformation de la gare TER de Sète en Pôle d'Echange Multimodal	2021-2022	Transformation de la gare actuelle en PEM, assurant une interface entre transports ferroviaires, transports urbains et interurbains, navettes maritimes. Mise en place de parking relié par une passerelle au Sud de la Gare et une mise en accessibilité des quais vis l'installation d'ascenseurs connectés à la passerelle.	Effet positif : le projet a été pris en compte lors de l'élaboration d'aménagement de la ZAC puisqu'il s'agit d'un objectif du SCoT. Le futur quartier permettra des accès routiers, cyclables et piétons directs depuis la gare au centre de Sète. La nouvelle gare jouera donc un rôle essentiel dans le dynamisme et la connectivité du quartier.
Ville de Sète	Création d'un pont Entrée Est – Sète	N/A	Création d'un nouveau pont en sens unique identique au pont des Arts au niveau du parking du Conservatoire Manitas de Plata à Rayonnement Intercommunal de Sète, avec accès directement par la fin de la bretelle depuis le giratoire d'entrée (voie de droite), via la voie de gauche allant directement sur l'Av. Gilbert Martelli. Suppression de la circulation devant le Miam, Chaix Gaffinel et le Conservatoire Manitas de Plata afin d'avoir un secteur apaisé. Continuité de la piste cyclable comme pour le pont des Arts	Effet positif : permettra de fluidifier et de diviser les flux engendrés par les nouveaux logements de la ZAC
Sète Agglopôle Méditerranée	Requalification de la RD2 et bus à Haut Niveau de Service - Balaruc - Sète	N/A	La RD2 passera à 2x2 voies jusqu'à la gare (7km). Réalisation de couloirs bus dans chaque sens de circulation, à minima en approche des carrefours puis de façon continue entre le secteur des Eaux Blanches et la gare de Sète (côté Nord). Aménagement cheminements piétons et cyclables le long de l'axe.	Effet positif : permettra de fluidifier et de diviser les flux engendrés par les nouveaux logements de la ZAC
N/A	Pont franchissant le canal de la Peyrade et reliant le Boulevard G. Martelli et la ZAC Entrée Est Nord – Porte Sud-Est	N/A	Modification de l'implantation du By-pass de l'anneau R D600/RD6 12 pour le raccorder au plutôt sur la bretelle de sortie de l'anneau afin de créer une zone d'entrecroisement avant l'ouvrage de franchissement du canal à créer.	Effet positif : permettra de fluidifier et de diviser les flux engendrés par les nouveaux logements de la ZAC
N/A	Pont franchissant les voies ferrées – porte Nord-Ouest et voirie entre la ZAC entrée Est-Nord et la RD2	N/A	Création d'un barreau routier permettant de franchir le faisceau ferroviaire existant à l'Est de la gare de Sète, et de raccorder la RD2 au niveau du carrefour des Eaux Blanches avec la future ZAC Est Secteur Nord.	Effet positif : permettra de fluidifier et de diviser les flux engendrés par les nouveaux logements de la ZAC

Source : Création de la ZAC de l'entrée Est de Sète – Secteur Nord ; Etude d'impact ; SCE ; Juin 2016

Occupation du sol et habitat

Les deux projets de ZAC Entrée – Est sont des projets de renouvellement urbain à vocation mixte, s'opérant sur d'anciens sites industrialo-portuaires. Les vocations des sols de l'Est de la ville de Sète évoluent donc, passant d'activités à dominante industrielle et d'artisanat à des occupations liées à l'habitat, aux commerces, aux activités tertiaires et culturelles.

Ces projets de ZAC augmentent également de manière positive l'offre de logements sur la ville de Sète et conduisent à l'arrivée de nouveaux occupants dans ces quartiers. Pour le territoire, ils permettent d'enrayer le phénomène de déprise démographique de Sète au profit des espaces périphériques.

Phase travaux

Au regard des plannings prévisionnels des projets connexes présentés, qui sont des opérations s'inscrivant sur plusieurs années, des effets cumulés pendant les phases de travaux sont très probables.

Ces effets cumulés sont par définition temporaires et seront liés aux rotations des camions sur les axes routiers périphériques pour l'approvisionnement en matériaux des chantiers ainsi qu'aux circulations et manœuvres des engins de chantier à proximité de chaque zone de travaux. Les principales nuisances seront donc sonores, liées aux émissions de poussières et aux perturbations de la circulation sur le réseau routier.

A noter que compte tenu de la réalisation des travaux du présent projet d'aménagement sur 8 à 10 ans, au fil de la libération des différents lots, l'intensité des nuisances sera réduite. Afin de limiter les impacts cumulés, une coordination des phases de travaux pourrait être souhaitable entre les différents projets. Un phasage et des plans de déplacements pourraient être réalisés.

Fluidification des trafics et bonne insertion du projet

Les projets liés aux infrastructures de transport permettront au futur quartier de mieux s'insérer au sein de la ville de Sète et de son centre urbain dynamique, ils auront un effet cumulé positif (synergie).

En effet, que ce soit le doublement de la RD2, le barreau de liaison entre la RD2 et la voie Nord, la transformation de la gare en un Pôle d'Echange Multimodal ou les différents ponts de franchissement, tous ces projets viendront accompagner et soutenir les nouvelles infrastructures de la ZAC, notamment les nouveaux logements qui amèneront de nouveaux flux. De plus, l'étude de trafic a pris en compte ces projets connexes, permettant d'intégrer les évolutions de trafic dans ce secteur en mutation et de proposer un schéma viable.

Milieux naturels

L'ensemble des projets concerne des espaces fortement artificialisés présentant de faibles enjeux, les effets cumulatifs sur le milieu naturel sont faibles.

Eaux de ruissellement et risque inondation

Par leur nature, les différents projets connexes présentés généreront une imperméabilisation nouvelle, conduisant à une augmentation des débits de ruissellement. Ces modifications d'écoulements des eaux de ruissellement sont cependant prises en compte dans la conception de chacun des projets, qui prévoient des ouvrages de gestion des eaux pluviales afin de limiter les débits de fuite en aval de ces derniers.

Pour tous les projets situés en zone inondable, comme préconisé par le PPRI de la commune de Sète et comme cela est fait pour tout projet d'aménagement, une étude hydraulique avec modélisation 2D est réalisée pour définir les mesures ERC à prendre en compte dans l'aménagement du projet.

Les effets cumulés liés aux eaux de ruissellement et au risque inondation sont donc limités et maîtrisés grâce aux prescriptions réglementaires.



- Dans son avis du 4 octobre 2024, la MRAe « recommande de compléter l'analyse des effets cumulés du projet sur la question des trafics, des déplacements et des nuisances induites et en déduire, le cas échéant les mesures pour limiter les impacts identifiés. Cette analyse doit notamment porter sur l'ensemble du secteur « entrée Est » de la commune de Sète en articulation avec le PDU 2020-2030 de Sète Agglopôle Méditerranée. ».
- Pour donner suite à cet avis, l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus sur le volet trafic / conditions de circulations et déplacements a été reprise et approfondie par le bureau d'études Horizon Conseil. Les éléments complémentaires sont présentés ci-dessous.

Au titre de la Z.A.C. Entrée Est – rive Nord, le schéma d'organisation de la desserte routière a été défini afin de **limiter au maximum l'impact circulaire sur l'entrée Est de Sète et notamment sur l'avenue Martelli** dont le diagnostic a mis en évidence un fonctionnement circulaire perfectible/dégradé sur certaines sections et à certaines périodes de pointe (en heure de pointe du matin en direction du centre-ville de Sète sur la section « Est »).

En ce sens, **le trafic de l'artère Martelli ne devrait augmenter que dans des proportions (très) limitées sur la section centrale (entre le pont des Arts à l'est et celui du Mas Coulet à son extrémité Ouest)**, soit + 700 véhicules/jour deux sens (+ 4 % par rapport à la situation actuelle), une évolution qui apparaît relativement faible.

Pour autant, **les flux projetés sur l'avenue Martelli devraient croître sensiblement sur son extrémité Est, entre le giratoire de raccordement de la RD600 et l'accès à la Z.A.C. Entrée Est – Rive Nord via le franchissement du canal : + 2 400 véhicules/jour par sens (+ 20 % par rapport à la situation actuelle).**

Au titre des effets cumulés, l'avenue Martelli devrait donc connaître les évolutions suivantes :

- **Entre la RD600 et le futur franchissement du Canal de la Peyrade : + 3 500 véhicules/jour par sens**, soit environ 300 véhicules/heure de pointe/sens ► **impact circulaire significatif**
- **Entre le pont des Arts et le giratoire d'accès à la ZAC Entrée Est – rive Sud : + 1 450 véhicules/jour par sens**, soit environ 120 véhicules/heure de pointe/sens ► **impact circulaire limité**
- **Entre le giratoire d'accès à la ZAC Entrée Est – rive Sud et le giratoire / pont du Mas Coulet : + 1 150 véhicules/jour par sens**, soit environ 100 véhicules/heure de pointe/ sens ► **impact circulaire (très) faible.**

La poursuite du développement des aménagements cyclables et des offres de transport en commun constitue des priorités afin de limiter le flux entrant dans le centre-ville de Sète depuis les axes départementaux d'entrée « Est » RD2, RD600 et RD612.

D.III. IMPACTS RESULTANT DE LA VULNERABILITE DU PROJET A DES RISQUES EXTERNES

Risques naturels

Le risque naturel identifié au droit de l'opération susceptible de générer des catastrophes naturelles est le risque d'inondation.

Comme préconisé par le PPRI de la commune de Sète, et comme cela est fait pour tout projet d'aménagement, **une étude du risque de submersion marine avec modélisation 2D a été réalisée pour définir les prescriptions à prendre en compte dans le cadre de l'aménagement de la ZAC, de la voie Nord et du parking relais**, situés en grande partie en zones bleues ou rouges du PPRI.

Cette analyse a mis en évidence que le projet n'a qu'une incidence très faible et locale sur les niveaux de submersion ainsi que sur les vitesses d'écoulement. Il n'est pas de nature à modifier la dynamique de submersion marine sur le secteur.

Ainsi, dans la mesure où :

- les principes d'aménagement du projet ont été établis en tenant compte du risque inondation et des prescriptions du Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de Sète ;
- L'étude du risque de submersion avec modélisation 2D a permis de déterminer précisément les dispositions constructives et les mesures de réduction pour que le projet n'aggrave pas le risque inondation sur la zone de projet et en dehors du périmètre de la ZAC ;

La vulnérabilité du projet au risque d'inondation restera limitée et maîtrisée.

Concernant les autres risques naturels, le périmètre de l'opération est inscrit :

- en zone de sismicité faible,
- en aléa faible vis-à-vis du risque de retrait / gonflement des argiles,
- en dehors des zones d'aléa vis-à-vis du risque de feu de forêt.

La présence de ces risques ne constitue donc pas une contrainte particulière dans le cadre des projets de ZAC et de voie Nord.

Risques technologiques

Les sites industriels présents à moins de 2 km ne représentent pas d'enjeu particulier au vu de la cessation d'activité des sites ou de leur éloignement au projet.

Ainsi, aucun risque technologique n'est présent au droit même du secteur de la ZAC, et de ce fait **aucune incidence négative du projet sur l'environnement liée au risque technologique n'est à attendre.**

D.IV. IMPACTS RESULTANT DE LA VULNERABILITE DU PROJET A DES RISQUES D'ORIGINE HUMAINE

En cas d'accident de circulation au sein de la ZAC, l'impact prévisible est un déversement de fluides toxiques pour l'environnement lors de cet événement.

Afin de se prémunir d'une potentielle pollution accidentelle du milieu naturel, **un volume mort imperméable pouvant être inférieur à 1 m³ sera réalisé à l'entrée des noues ou en amont** (sur-profondeur au niveau du regard de visite par exemple), ce qui permettra d'intercepter et stocker les fluides polluants déversés accidentellement. Cette pollution pourra ensuite être collectée et gérée par une entreprise agréée.

Ainsi, dans la mesure où l'assainissement pluvial de l'opération comprend un dispositif permettant d'intercepter une pollution accidentelle, **l'impact du projet sur l'environnement lors d'un tel événement serait limité et maîtrisé.**

D.V. ESTIMATION DU COUT DES MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

L'estimation prévisionnelle des mesures **d'évitement et de réduction** prises en faveur de l'environnement, s'élève à minima à **environ 6 211 600 €** (hors coût de l'acquisition foncière pour la mise en œuvre de la compensation zones humides).

Ces **coûts ne sont pas définitifs** et seront **affinés au stade du dossier de DUP du projet.**

E. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION



E.I. SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT)

Le SCOT du Bassin de Thau a été approuvé à l'unanimité par les membres du Comité syndical le 4 février 2014 puis modifié en 2017. Il fixe les limites entre d'une part, les espaces urbains ou voués à l'urbanisation et d'autre part, les espaces naturels et agricoles. Il organise les conditions du développement durable du territoire en favorisant notamment :

- La protection et la mise en valeur des espaces naturels et agricoles ;
- La localisation des développements urbains à proximité des transports publics ;
- Une gestion économe de l'espace par des formes urbaines compactes ;
- Le rapprochement de l'emploi et de l'habitat.

Le SCOT comporte un Document d'Orientations Générales, au travers duquel le territoire Entrée-Est de Sète est notamment concerné par les objectifs suivants :

- Valoriser le territoire en situation centrale et littorale, force structurante de la ville de Sète, en s'appuyant notamment sur les gares au cœur de la structure du territoire ;
- Faciliter les flux logistiques liés à l'activité du port maritime ;
- La mutation des espaces en friche qui perdent leur vocation industrialo-portuaire ;
- Encadrer et densifier les espaces économiques du territoire ;
- Une capacité d'accueil supplémentaire de 9 200 habitants (4 000 logements) à l'horizon 2030 ;
- Une densité moyenne minimale requise de 100 log/ha pour la commune.

En considérant que le projet prévoit la construction d'environ 1 800 logements sur une surface d'emprise des lots privés d'environ 18,9 ha, **la densité moyenne sera d'environ 95 log/ha**, ce qui rentre dans les objectifs prévus par le SCOT.

L'idée de l'aménagement de la ZAC Entrée Est – rive Nord est de mettre en valeur la dimension patrimoniale et culturelle de Sète, en proposant une entrée de ville axée sur la valorisation du port et de ses quais, tout en améliorant l'harmonie et l'accessibilité aux différents pôles multimodaux du territoire, sans accentuer son étalement urbain.

En ce sens, le projet est compatible avec les objectifs du SCOT.

E.II. PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)

La ville de Sète dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 10 février 2014. Il a fait l'objet de plusieurs modifications. La dernière version du PLU est celle suivant la modification simplifiée n°6 datée du 18 décembre 2023.

► Pour le projet d'aménagement de la ZAC

L'opération s'inscrit ainsi dans les zones suivantes :

- **3UB1 sur sa partie Ouest**, dans laquelle s'intègre également les prescriptions surfaciques suivantes :
 - Un périmètre d'attente de projet global au titre du L.151-41 5° du code de l'urbanisme : « Création d'un quartier mixte autour du futur Pôle d'Echange Multimodal » ;
 - Deux patrimoines bâtis à protéger ;
 - Des servitudes de localisation (43/20) et (51/25) pour voirie au titre du L.151-41 dernier alinéa du code de l'urbanisme développé dans la partie « Emplacements réservés ».
- **UEb sur sa partie Est**, dans laquelle s'intègre également les prescriptions surfaciques suivantes :

- Deux patrimoines bâtis à protéger ;
- Des servitudes de localisation (44/15), (44/25), (51/25) et (58/.) pour voirie au titre du L.151-41 dernier alinéa du code de l'urbanisme – développé dans la partie « Emplacements réservés » ;
- Un emplacement réservé numéro 54 pour équipement public.

- **AU0** en longueur au Nord de la zone d'étude, dans laquelle s'intègre également les prescriptions surfaciques suivantes :
 - Un périmètre d'attente de projet global au titre du L.151-41 5° du code de l'urbanisme : « Création d'un quartier mixte autour du futur Pôle d'Echange Multimodal » ;
 - Deux emplacements réservés (43/20) et (51/25) pour voirie au titre du L.151-41 dernier alinéa du code de l'urbanisme développé dans la partie « Emplacements réservés ».

Dès lors qu'une opération dépasse la construction de 20 logements, 25% de ces derniers devront être sociaux. La programmation du projet a bien pris en compte ce seuil. En effet, **un quota de 30% de logements sociaux et de 30% de logements abordables** a été fixé dans le traité de concession du projet.

Le projet d'aménagement de la ZAC Entrée Est de Sète – secteur Nord n'est à ce jour pas conforme avec le PLU de Sète, notamment vis-à-vis des règlements des zonages 3UB1 et UEb pour les raisons suivantes :

- Certaines SDP par bâtiment du projet sont supérieures à celles inscrites dans le règlement du zonage 3UB1 ;
- Des logements sont prévus au droit du zonage UEb, contrairement à ce qu'autorise le règlement.

La mise en conformité portera également sur l'ensemble des règles du PLU à ce jour non conforme avec l'aménagement ainsi que sur la mise à jour du document d'Orientation d'Aménagement et de Programmation et des emplacements réservés afin de correspondre au mieux au projet. Ainsi, une procédure de mise en compatibilité du PLU sera nécessaire et réalisée conjointement à la procédure de DUP à venir.

► Pour le projet d'aménagement de la voie Nord et du parc de stationnement

L'opération s'inscrit dans les zones :

- **AU0** à l'Ouest de la zone d'étude ;
- **AUE0** sur la partie Est de la zone d'étude ;
- **3UB1** sur sa partie Ouest.

Pour lesquelles **sont autorisées sous conditions** :

- les affouillements et les exhaussements du sol prévus par le règlement des zones RU1 et BU1 du PPRi en vigueur ;
- Les constructions de toute nature, les dépôts ainsi que les constructions réalisées par l'exploitant sous condition d'être nécessaires du fonctionnement du service public ferroviaire.

La nouvelle voie de contournement sera **une voie de desserte du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de la gare de Sète** et permettra un accès à ce dernier sans avoir à traverser le centre-ville de Sète.

Le parc de stationnement associé jouera le rôle de parking relais, toujours dans l'objectif de favoriser le report modal des automobilistes vers le transport ferroviaire.

Le projet est conforme avec les règlements des zonages AU0, AUE0 et 3UB1, sous réserve de démontrer que le projet n'aggrave pas l'inondabilité du secteur (modélisation hydraulique) et ainsi être conforme avec le règlement des zones RU1 et BU1 du PPRi en vigueur. Ce point a été vérifié dans le cadre de l'étude du risque de submersion marine qui a mis en évidence que le projet n'a qu'une incidence très faible sur les niveaux de submersion ainsi que sur les vitesses d'écoulement. Il n'est pas de nature à modifier la dynamique de submersion marine sur le secteur. L'analyse sera complétée par la modélisation du risque de ruissellement pour la crue centennale et présentée dans le cadre du dossier de déclaration loi sur l'eau dont le projet fait l'objet.

E.III. PLAN LOCAL D'HABITAT (PLH)

Le PLH adopté en 2019 par les élus de Sète Agglopôle Méditerranée, définit jusqu'en 2024 les orientations et les objectifs de la politique communautaire en matière d'habitat. Il prescrit notamment la réalisation de **logements sociaux**, avec un objectif de 25% de logements sociaux à **respecter** dans les opérations urbaines établies à Sète (conformément à la loi SRU).

Un quota de 30% de logements sociaux et de 30% de logements à l'accession abordable a été fixé dans le traité de concession du projet.

En considérant que les objectifs du PLH n'évoluent pas drastiquement à la réalisation du nouveau plan, le projet est bien compatible avec celui-ci.

E.IV. PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES

Le **projet d'aménagement fera l'objet d'une procédure réglementaire au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement (procédure de déclaration « loi sur l'eau »).**

Dans ce contexte, la **compatibilité du projet avec les documents cadres de la gestion de la ressource en eau et des milieux aquatiques suivants sera vérifiée :**

- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (**SDAGE**) Rhône Méditerranée 2022-2027;
- Le Plan de Prévention des risques naturels d'inondation (**PPRI**) du bassin versant de l'étang de Thau - commune de Sète;
- Le Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (**SAGE**) du bassin de Thau ;
- Le Contrat de gestion intégrée et de transition écologique 2020-2025 de Thau (CGITE) ;
- Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation du district Rhône-Méditerranée mentionné à l'article L. 566-7 du Code de l'Environnement ;
- La contribution à la réalisation des objectifs visés à l'article L. 211-1 du Code de l'Environnement ;
- La contribution à la réalisation des objectifs de qualité des eaux prévus à l'article D. 211-10 du Code de l'Environnement.