

COMMISSION MÉDITERRANÉE du 28/11/25

DÉCLARATION D'INTENTION : PROJET DE CONSTRUCTION QUAI I1 - PORT DE SÈTE-FRONTIGNAN

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL OCCITANIE

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération du Conseil Régional n°2021/AP-JUILL/02 du 2 juillet 2021 portant délégation du Conseil Régional à la Commission Permanente,

Vu l'avis de la commission Méditerranée du 28/11/25,

Vu le rapport n° CP/2025-12/17.05 présenté par la présidente,

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

Vu la délibération N°CP 2022-10/17.03 relative à l'affectation budgétaire de 500.000 € pour l'opération de construction du quai I1,

Vu la délibération N°CP/2023-12/17.04 relative à l'affectation budgétaire de 900.000 € pour les études relatives à la construction du quai I1 sur le port de Sète-Frontignan,

Considérant que :

Le projet d'aménagement de la darse 2 du port de Sète comprenant la construction d'un quai sur le poste I1 et la création d'un terre-plein derrière le poste I2 nécessite une déclaration d'intention ayant pour objet l'information du public afin de permettre l'exercice du droit d'initiative suivant les exigences du code de l'environnement.

1 Contexte du projet et rappels règlementaires

1.1 Contexte général

Dans un contexte de croissance des activités du port de Sète-Frontignan depuis 10 ans, le projet d'aménagement des infrastructures I1 et I2 de la darse 2 doit permettre au port de renforcer son attractivité en offrant de nouvelles surfaces de terre-plein et un linéaire de quai polyvalent supplémentaire.



Localisation du projet

La construction de ces ouvrages s'inscrit dans un programme global de modernisation des installations portuaires engagé par la Région Occitanie depuis le transfert du port en 2007. Les nouvelles infrastructures permettront de :

- Renforcer les pôles de compétences au sein du domaine portuaire ;
- Sécuriser et fiabiliser les lignes régulières en renforçant les capacités d'accueil ;
- Structurer les espaces pour améliorer l'attractivité du port de Sète-Frontignan.

1.2 Cadre règlementaire

Au vu de ses caractéristiques, le projet est soumis à autorisation environnementale avec :

- Autorisation au titre de la loi sur l'eau (IOTA) au titre de la rubrique 4.1.2.0. Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu : 1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros (A) et de la rubrique 4.1.3.0 Dragage et/ou rejet y afférent en milieu marin (article R.214-1 du code de l'environnement) ;
- Évaluation environnementale avec étude d'impact au titre de la rubrique 9. Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales b) Ports de commerce, quais de chargement et de déchargement reliés à la terre et avant-ports accessibles aux bateaux de plus de 1350 tonnes (suivant l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement) ;
- Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000, au titre des articles L. 414-4 et R 414-23 du code de l'environnement. L'évaluation simplifiée des incidences sera intégrée aux dossiers règlementaires.

D'autre part, le projet entrant dans le cadre de la nouvelle procédure « Industrie Verte », il nécessitera une consultation en parallèle du public.

Pour ce projet soumis à évaluation environnementale et dont le montant dépasse 5 M€, une déclaration d'intention doit être publiée sur le site internet du maître d'ouvrage en application de l'article R 121-25 du code de l'environnement ainsi que sur le site des services de l'Etat dans le département. La déclaration d'intention sera également rendue publique par le biais d'un affichage en mairie de Sète.

Cette publication, préalable au dépôt de demande d'autorisation environnementale rendra possible l'exercice du droit d'initiative suivant les modalités définies par l'article R121-26 du Code de l'environnement.

2 Motivations et raisons d'être du projet

2.1 Raisons du projet

Le projet d'aménagement des infrastructures I1 et I2 de la darse 2 permettra d'améliorer la qualité des services et d'accompagner le développement des lignes régulières tout en allégeant les contraintes d'exploitation qui reposent actuellement sur le quai H.

La polyvalence des infrastructures permettra d'accueillir les navires de projets les plus exigeants et les équipements nécessaires. Ces navires pourront être des navires rouliers, des vraquiers ou des navires conventionnels chargés de colis lourds tout en préservant un accueil possible des péniches sur le quai I2.

Le comblement à l'arrière du quai I1 et du quai I2 offrira une surface de terre-plein supplémentaire avec un accès direct en bord à quai et raccordée sur la voirie portuaire située au Nord de l'emprise du projet.

Ces aménagements permettront au port d'acquérir une polyvalence dans la gestion des trafics et d'améliorer les conditions d'exploitation de la darse 2 ;

2.2 Description du projet

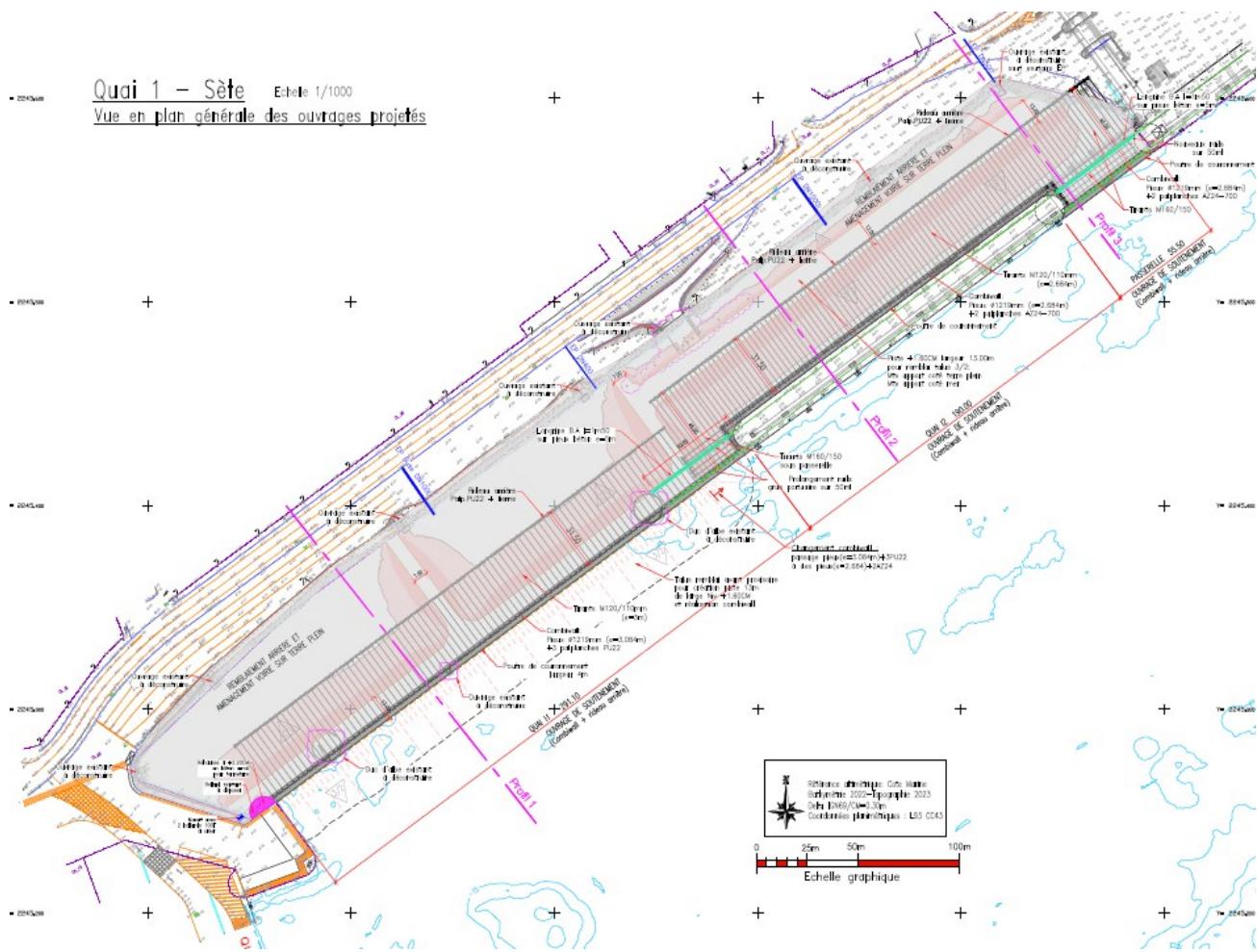
Les aménagements prévus consistent à aligner les quais I1, I2 et I3 représentant environ 735 mètre linéaires (ml) à travers :

- la création de 287 ml de quai I1, avec une surface de terre-plein de 2,4 ha à l'arrière ;
- la création d'une surface de terre-plein supplémentaire de 1,7 ha à l'arrière du poste I2 ;
- La suppression de la passerelle située entre les postes I2 et I3 et son remplacement par un quai muni d'une voie de grue en pleine exploitation dans l'alignement des quais I2 et I3 ;
- Le prolongement des rails des grues sur 50 m sur le poste I1 ;



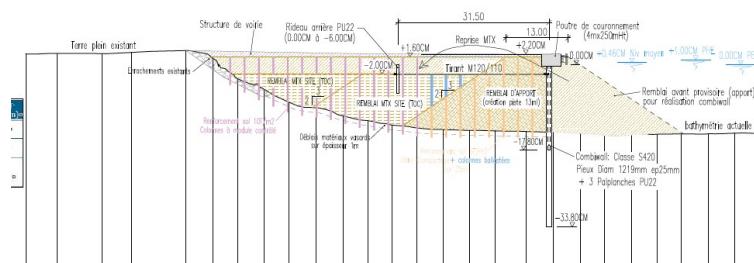
Commission Permanente du 12 décembre 2025

Délibération N°CP/2025-12/17.05



Les principes étudiés en phase conception prévoient pour la construction du quai I1, la réalisation d'un quai droit de type combiwall avec digue à l'avant pour sa mise en œuvre par atelier terrestre.

QUAI 11 - PROFIL 1

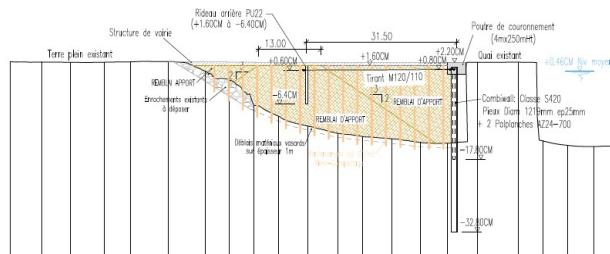


Le remblaiement derrière le poste I2 nécessite la construction d'un combiwall avec digue à l'arrière pour maîtriser les poussées sur le quai existant composé de colonnes en béton armé non jointives.

Commission Permanente du 12 décembre 2025

Délibération N°CP/2025-12/17.05

QUAI I2 -PROFIL 2



L'ensemble des travaux est estimé à 50.000.000€ HT.

3 Liste des Communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet

Le projet se situe dans le périmètre du port de Sète-Frontignan, sur la Commune de Sète. Les accès se feront par les voiries portuaires et l'entrée Est du port, située sur la même Commune.

4 Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement

L'emprise du projet se trouve au sein d'une zone industrielo-portuaire, comportant tout de même des sensibilités environnementales.

Echelle des niveaux d'enjeux ou d'incidences

Positif	Nul / Négligeable	Faible	Moyen	Fort
---------	-------------------	--------	-------	------

COMPOSANTES DE L'ENVIRONNEMENT	NIVEAU D'ENJEU	INCIDENCES EN PHASE TRAVAUX	INCIDENCES EN PHASE EXPLOITATION
Milieu physique			
Contexte climatique	Faible	Aucune incidence	Aucune incidence
Contexte géologique et géotechnique	Négligeable	Les travaux de mise en place du quai (dragage des vases, remblais, mise en œuvre de pieux et de palplanches...) se limitent à une emprise réduite et n'impliquent pas de modification notable des structures du sol. Aucune excavation profonde ni intervention susceptible d'altérer la géologie locale n'est prévue. De plus, les matériaux de remblais utilisés pour la création des terre-pleins arrières, d'apport ou issus du TOC (appellation donnée à une réserve de sédiments située dans le port), sont inertes et de bonne qualité, et ne viendront pas dégrader la qualité	Aucune incidence

Commission Permanente du 12 décembre 2025

Délibération N°CP/2025-12/17.05

COMPOSANTES DE L'ENVIRONNEMENT	NIVEAU D'ENJEU	INCIDENCES EN PHASE TRAVAUX	INCIDENCES EN PHASE EXPLOITATION
		des sols. Les incidences sur le sol et le sous-sol en phase travaux sont considérées comme faibles et strictement localisées à la zone d'implantation de l'ouvrage.	
Nature et qualité des sédiments	Modéré	Les matériaux de remblais utilisés pour la création des terre-pleins sont des matériaux inertes et de bonne qualité (matériaux d'apport ou issus du TOC). Les travaux de dragage et de création des quais et terre-plein entraînent un risque de dégradation de la qualité du milieu inhérent à tous travaux et nécessitant la mise en œuvre de mesures de bonne gestion de chantier.	Aucune incidence
Hydrographie/ hydraulique	Fort	Les travaux n'ont aucun lien direct avec le réseau hydrographique du bassin versant. Ils n'affectent pas les étangs situés à proximité (Étangs de Thau, de la Peyrade et d'Ingril) et n'interfèrent pas avec l'hydrologie de surface de la zone d'étude. Des mesures de bonne gestion de chantier seront quoi qu'il en soit mises en œuvre pour éviter toute dégradation de la qualité de l'eau et des milieux de manière générale.	Aucune incidence
Caractéristiques du milieu marin	Faible	Aucun effet n'est attendu sur les régimes de courants ou de houle. La bathymétrie au niveau du TOC et la surface en eau de la darse seront modifiées du fait des dragage et de l'artificialisation liée à la création du quai et des terre-pleins. Ces modifications restent confinées à la zone portuaire.	Aucune incidence
Qualité des eaux	Fort	Les travaux sont susceptibles de dégrader la qualité de l'eau par la remise en suspension de MES (matières en suspension), l'augmentation de la turbidité de l'eau et le risque de pollution accidentelle. Ces impacts sont temporaires et modérés. Des mesures de bonne gestion de chantier permettront de les limiter.	Incidence négligeable
Milieu naturel			
Zonages d'inventaires et de	Faible	Au vu de la distance entre les sites et le projet, de son caractère enclavé et	Aucune incidence

Commission Permanente du 12 décembre 2025

Délibération N°CP/2025-12/17.05

COMPOSANTES DE L'ENVIRONNEMENT	NIVEAU D'ENJEU	INCIDENCES EN PHASE TRAVAUX	INCIDENCES EN PHASE EXPLOITATION
protection – Natura 2000		des liens écologiques potentiels inexistant à faibles, les risques d'impacts sont considérés faibles.	
Milieu naturel terrestre	Négligeable	Aucun habitat naturel ni espèce faunistique ou floristique n'a été recensé dans la zone d'étude.	Aucune incidence
Milieu naturel marin	Faible à modéré	<p>Les travaux entraîneront la destruction localisée de communautés marines fixées et des peuplements benthiques au droit du quai. Toutefois, aucune espèce protégée n'a été recensée et les habitats ne présentent pas de valeur écologique particulière, ce qui conduit à évaluer les incidences globales comme faibles et circonscrites à la zone de chantier.</p> <p>Les incidences sur les cétacés et les tortues sont faible, la zone d'étude n'étant pas fréquentée. Des perturbations acoustiques liées au battage de pieux et dragage risquent d'induire un comportement d'évitement ponctuel, sans effet durable.</p>	Aucune incidence Aucune incidence
Paysage et Patrimoine			
Paysage	Faible	Altération temporaire de la perception visuelle liée aux engins, zones de stockage et activité de chantier ; limitée au domaine portuaire	Aucune incidence supplémentaire ; l'ouvrage s'intègre dans un environnement déjà industrialisé
Patrimoine	Faible	Aucune incidence recensée ; aucun élément patrimonial directement affecté	Aucune incidence ; l'exploitation du quai ne touche pas aux sites ou monuments recensés
Milieu humain			
Population	Faible	Aucune incidence	Aucune incidence
Usages	Modéré à fort	<p>Le risque d'impact sur les activités de pêche, tourisme, plaisance et conchyliculture est essentiellement lié au risque de dégradation de la qualité de l'eau. Il reste limité du fait de la localisation du projet consacrée au sein de la darse 2 du port de commerce. Des mesures de prévention des pollutions accidentelles et des rejets de MES seront mises en place pour limiter</p>	En phase exploitation, l'impact sera positif sur l'activité industrielle et commerciale du port et neutre pour les autres usages.

COMPOSANTES DE L'ENVIRONNEMENT	NIVEAU D'ENJEU	INCIDENCES EN PHASE TRAVAUX	INCIDENCES EN PHASE EXPLOITATION
		<p>toute atteinte à la qualité des milieux en phase chantier.</p> <p>Les activités industrielles peuvent également subir des incidences liées au chantier, aux engins terrestres et nautiques et au véhicules (circulation, poussières, bruit...). Des mesures liées à la sécurité devront être prévues pour assurer la continuité de l'exploitation dans de bonnes conditions.</p>	
Urbanisme	Faible	Aucune incidence	Aucune incidence
Trafic et voiries	Faible à modéré	<p>En phase chantier, les travaux peuvent impacter temporairement la circulation et les voiries sur les voies d'accès au chantier.</p> <p>Cet impact restera limité et temporaire.</p>	Aucune incidence
Cadre de vie			
Ambiance sonore	Faible	<p>Les travaux de battage, dragage et manutention généreront des nuisances sonores ponctuelles, perceptibles dans l'enceinte portuaire mais atténuées à l'extérieur en raison de l'éloignement des zones habitées.</p> <p>Le respect des horaires de chantier (jour) et des prescriptions réglementaires limitera ces impacts.</p>	Aucune incidence
Qualité de l'air	Modéré	L'utilisation d'engins motorisés engendrera des émissions de poussières et de gaz d'échappement. Ces émissions resteront localisées et conformes aux normes en vigueur.	Aucune incidence
Risques naturels	Fort	Le projet n'aggravera pas les risques naturels	Aucune incidence
Aucune incidence Risques technologiques et industriels	Fort	Le projet n'aggravera pas les risques technologiques	Aucune incidence

5 Mention des solutions alternatives envisagées

Plusieurs scénarios techniques ont été analysés dans le cadre des études préliminaires pour ce projet d'aménagement des infrastructures de la darse 2. Les différentes solutions étudiées ont

porté d'une part sur les solutions techniques pour le quai I1 et l'aménagement du poste I2 et d'autre part sur la solution technique de la passerelle de liaison entre les quais I2 et I3

Le code couleur utilisé est le suivant

Très médiocre	Médiocre	Moyen	Bon	Très bon
---------------	----------	-------	-----	----------

5.1 Analyse multicritère des solutions étudiées pour les quais I1/I2

RUBRIQUE	CRITÈRE	1-QUAI SUR PIEUX	2-SOUTÈNEMENT (DIGUE À L'ARRIÈRE POUR LE QUAI I1)	3-SOUTÈNEMENT (DIGUE À L'AVANT POUR LE QUAI I1)	4-QUAI POIDS
Phase travaux	PT 1 – Planning prévisionnel des travaux	24 mois	23 mois	23 mois	24 mois
	PT 2 – Séquençage possible des travaux	Peu d'adaptation possible	Peu d'adaptation possible	Peu d'adaptation possible	Adaptation possible dans l'aménée des éléments préfabriqués, permettant de réaliser certaines zones en priorité.
	PT 3 – Risque technique des travaux	Risque technique présent compte tenu de l'hétérogénéité de la géotechnique	Risque notable sur le support des tirants en phase provisoire	Risque limité uniquement à la zone du quai I2 avec le supportage des tirants en phase provisoire	Risque important pour les ouvrages lors de leur transport
Exploitation après travaux	E1 - Conditions de manutention / Exploitation en sécurité	Amélioration des conditions d'exploitation à terme, conformément à la demande du programme	Amélioration des conditions d'exploitation à terme, conformément à la demande du programme	Amélioration des conditions d'exploitation à terme, conformément à la demande du programme	Amélioration des conditions d'exploitation à terme, conformément à la demande du programme
	E2 - Adaptation des postes aux besoins	La longueur de front de quai disponible sera la même qu'actuellement.	La longueur de front de quai disponible sera la même qu'actuellement.	La longueur de front de quai disponible sera la même qu'actuellement.	La longueur de front de quai disponible sera la même qu'actuellement.
	E3 - Entretien	Ouvrage en acier soumis à la corrosion. Le risque corrosion est toutefois limité car une épaisseur sacrificielle est prise dans les dimensionnements.	Ouvrage en acier soumis à la corrosion. Le risque corrosion est toutefois limité car une épaisseur sacrificielle est prise dans les dimensionnements.	Ouvrage en acier soumis à la corrosion. Le risque corrosion est toutefois limité car une épaisseur sacrificielle est prise dans les dimensionnements.	Ouvrage en béton armé présentant des risques de corrosion limités
Performance, réponse au programme	P1 – Durée de vie	La durée de l'ouvrage fixée au programme est respectée	La durée de l'ouvrage fixée au programme est respectée	La durée de l'ouvrage fixée au programme est respectée	La durée de l'ouvrage fixée au programme est respectée
	P2 – Respect du programme	Le programme est respecté	Le programme est respecté	Le programme est respecté	Le programme est respecté
	P3 - Évolutivité de la solution pendant la durée de vie de l'ouvrage	L'ouvrage présente une très faible évolutivité à terme. L'ajout de réseau obligera à	La présence de terre-plein en arrière facilitera les travaux pendant la durée de vie de	La présence de terre-plein en arrière facilitera les travaux pendant la durée de vie de	La présence de terre-plein en arrière facilitera les travaux pendant la durée

Commission Permanente du 12 décembre 2025

Délibération N°CP/2025-12/17.05

RUBRIQUE	CRITÈRE	1-QUAI SUR PIEUX	2-SOUTÈNEMENT (DIGUE À L'ARRIÈRE POUR LE QUAI I1)	3-SOUTÈNEMENT (DIGUE À L'AVANT POUR LE QUAI I1)	4-QUAI POIDS
		créer de lourds travaux dans la dalle en béton armé, voir dans les fondations.	l'ouvrage, à des coûts modérés.	l'ouvrage, à des coûts modérés.	de vie de l'ouvrage, à des coûts modérés. Toutefois les travaux sur la virole béton en elle-même pourrait s'avérer coûteux.
	P4 - Prolongement de la durée de vie de l'ouvrage	La durée de vie de l'ouvrage pourra être prolongée par l'intermédiaire de protection anti-corrosion (anode sacrificielle). Un risque restera présent en zone d'embrun.	La durée de vie de l'ouvrage pourra être prolongée par l'intermédiaire de protection anti-corrosion (anode sacrificielle). La zone d'embruns sera gérée par le prolongement de la poutre de couronnement en zone d'immersion	La durée de vie de l'ouvrage pourra être prolongée par l'intermédiaire de protection anti-corrosion (anode sacrificielle). La zone d'embruns sera gérée par le prolongement de la poutre de couronnement en zone d'immersion	La durée de vie de l'ouvrage pourra être prolongée sous réserve de réaliser des inspections et une maintenance régulière.
	P5 - Prise en compte du changement climatique	Le changement climatique avec élévation du niveau marin est pris en compte dans le dimensionnement de l'ouvrage	Le changement climatique avec élévation du niveau marin est pris en compte dans le dimensionnement de l'ouvrage	Le changement climatique avec élévation du niveau marin est pris en compte dans le dimensionnement de l'ouvrage	Le changement climatique avec élévation du niveau marin est pris en compte dans le dimensionnement de l'ouvrage
	P6 - Prise en compte du contexte géotechnique	La solution est compatible avec la géotechnique	La solution est compatible avec la géotechnique et notamment la couche à bonne caractéristique à faible profondeur	La solution est compatible avec la géotechnique et notamment la couche à bonne caractéristique à faible profondeur	La solution est compatible avec la géotechnique et notamment la couche à bonne caractéristique à faible profondeur
Règlementaire, impact environnemental et social, impact sur la biodiversité	ENV1 - Risque d'impacts en période de travaux	Prélèvement sur le TOC réduit	Prélèvement sur le TOC réduit	Prélèvement dans le TOC quasiment nul.	Prélèvement notable sur le TOC
	ENV2 - Impacts sur long terme - milieu marin	La solution empiète sur le milieu marin dans la limite des emprises de l'ouvrage final. Les enrochements sont des dispositions naturelles pour le développement des espèces marines.	La solution empiète sur le milieu marin dans la limite des emprises de l'ouvrage final	La solution empiète sur le milieu marin dans la limite des emprises de l'ouvrage final	La solution empiète sur le milieu marin dans la limite des emprises de l'ouvrage final
	ENV3 - Impacts sur long terme - milieu terrestre	Aucun risque de pollution du milieu terrestre n'a été identifié	Aucun risque de pollution du milieu terrestre n'a été identifié	Aucun risque de pollution du milieu terrestre n'a été identifié	Aucun risque de pollution du milieu terrestre n'a été identifié
	ENV4 - Process	Des solutions	Des solutions	Des solutions	Des solutions

Commission Permanente du 12 décembre 2025

Délibération N°CP/2025-12/17.05

RUBRIQUE	CRITÈRE	1-QUAI SUR PIEUX	2-SOUTÈNEMENT (DIGUE À L'ARRIÈRE POUR LE QUAI I1)	3-SOUTÈNEMENT (DIGUE À L'AVANT POUR LE QUAI I1)	4-QUAI POIDS
	de construction (éco-conception / biodiversité...)	d'amélioration de la biodiversité peuvent facilement être intégrées au niveau du talus	d'amélioration de la biodiversité peuvent potentiellement être intégrées au niveau du rideau (géocorail, etc.)	d'amélioration de la biodiversité peuvent potentiellement être intégrées au niveau du rideau (géocorail, etc.)	d'amélioration de la biodiversité peuvent être intégrées dans les viroles béton.
Financier	FIN1 - Investissement	63,7 M€ HT	50,9 M€ HT	49,3 M€ HT	55,7 M€ HT
	FIN2 – Coût d'exploitation	Pas de coût supplémentaire d'exploitation direct apporté par l'ouvrage pendant sa durée de vie	Pas de coût supplémentaire d'exploitation direct apporté par l'ouvrage pendant sa durée de vie	Pas de coût supplémentaire d'exploitation direct apporté par l'ouvrage pendant sa durée de vie	Pas de coût supplémentaire d'exploitation direct apporté par l'ouvrage pendant sa durée de vie
	FIN3 – Risques financiers	Les risques financiers sont notables du fait de la géotechnique du site	Les risques financiers sont présents du fait de la phase travaux et de la pose des tirants	Les risques financiers restent limités mais sont présents sur le I2 du fait de la pose des tirants	Les risques financiers sont présents du fait des aléas lors du transport des ouvrages en flottaison.
Appréciation globale		+	+++	++++	++

5.2 Analyse multicritère des solutions étudiées pour la passerelle I2/I3

RUBRIQUE	CRITÈRE	1-CONSERVATION DE LA PASSERELLE EXISTANTE ET PROLONGEMENT DES VOIES DE GRUES SUR LE QUAI I1	2-DÉMOLITION / RECONSTRUCTION DE LA PASSERELLE	3-DÉMOLITION / RECONSTRUCTION DE LA PASSERELLE ET PROLONGEMENT DES VOIES DE GRUES SUR LE QUAI I1
Phase travaux	PT 1 – Planning prévisionnel des travaux	8 mois	8 mois	8 mois
	PT 2 – Séquençage possible des travaux	Peu d'adaptation possible du phasage	Peu d'adaptation possible du phasage	Peu d'adaptation possible du phasage
	PT 3 – Risque technique des travaux	Risque important avec la réalisation d'un ouvrage à proximité d'un autre existant	Risque limité à la seule démolition	Risque limité à la seule démolition
Exploitation après travaux	E1 - Conditions de manutention / Exploitation en sécurité	Pas d'amélioration de l'exploitation sur la passerelle. Amélioration côté quai I1 par le prolongement de la passerelle	Amélioration des conditions d'exploitation sur le linéaire de la passerelle	Amélioration des conditions d'exploitation sur le linéaire de la passerelle et sur le quai I1
	E2 - Adaptation des postes aux besoins	La longueur de front de quai disponible sera améliorée	La longueur de front de quai disponible sera améliorée	La longueur de front de quai disponible sera améliorée
	E3 - Entretien	L'ouvrage nécessitera un remplacement à court terme compte tenu de	L'ouvrage sera dimensionné et ne nécessitera pas	L'ouvrage sera dimensionné et ne nécessitera pas

Commission Permanente du 12 décembre 2025

Délibération N°CP/2025-12/17.05

		son état actuel	d'entretien particulier	d'entretien particulier
Performance, réponse au programme	P1 – Durée de vie	La durée de vie de la passerelle ne peut être garantie sur 50 ans	La durée de vie de l'ouvrage fixée au programme est respectée	La durée de vie de l'ouvrage fixée au programme est respectée
	P2 – Respect du programme	Une dérogation au programme est faite sur la durée de vie de la passerelle	Le programme est respecté	Le programme est respecté
	P3 - Évolutivité de la solution pendant la durée de vie de l'ouvrage	Aucune évolutivité de la solution n'est envisageable	La présence de terre-plein en arrière facilitera les travaux pendant la durée de vie de l'ouvrage, à des coûts modérés.	La présence de terre-plein en arrière facilitera les travaux pendant la durée de vie de l'ouvrage, à des coûts modérés.
	P4 - Prolongement de la durée de vie de l'ouvrage	Un prolongement de la durée de vie de l'ouvrage est possible sans remédier aux contraintes d'exploitation actuelles	La durée de vie de l'ouvrage pourra être prolongée par l'intermédiaire de protection anti corrosion (anode sacrificielle). La zone d'embruns sera gérée par le prolongement de la poutre de couronnement en zone d'immersion	La durée de vie de l'ouvrage pourra être prolongée par l'intermédiaire de protection anti corrosion (anode sacrificielle). La zone d'embruns sera gérée par le prolongement de la poutre de couronnement en zone d'immersion
	P5 - Prise en compte du changement climatique	Pas d'information sur cette prise en compte dans la passerelle existante	Le changement climatique avec élévation du niveau marin est pris en compte dans le dimensionnement de l'ouvrage	Le changement climatique avec élévation du niveau marin est pris en compte dans le dimensionnement de l'ouvrage
	P6 - Prise en compte du contexte géotechnique	Le contexte géotechnique est pris en compte	La solution est compatible avec la géotechnique et notamment la couche à bonne caractéristique à faible profondeur	La solution est compatible avec la géotechnique et notamment la couche à bonne caractéristique à faible profondeur
Règlementaire, impact environnemental et social, impact sur la biodiversité	ENV1 - Risque d'impacts en période de travaux	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	ENV2 - Impacts sur long terme - milieu marin	La solution empiète sur le milieu marin dans la limite des emprises de l'ouvrage final	La solution empiète sur le milieu marin dans la limite des emprises de l'ouvrage final	La solution empiète sur le milieu marin dans la limite des emprises de l'ouvrage final
	ENV3 - Impacts sur long terme - milieu terrestre	Aucun risque de pollution du milieu terrestre n'a été identifié	Aucun risque de pollution du milieu terrestre n'a été identifié	Aucun risque de pollution du milieu terrestre n'a été identifié
	ENV4 - Process de construction (éco-conception / biodiversité...)	Des solutions d'amélioration de la biodiversité peuvent potentiellement être intégrées au niveau du rideau (géocorail, etc.)	Des solutions d'amélioration de la biodiversité peuvent potentiellement être intégrées au niveau du rideau (géocorail, etc.)	Des solutions d'amélioration de la biodiversité peuvent potentiellement être intégrées au niveau du rideau (géocorail, etc.)
Financier	FIN1 - Investissement	5.3M€HT	4.9M€HT	5.5M€HT
	FIN2 – Coût	Réalisation de travaux	Pas de coût	Pas de coût

	d'exploitation	ultérieurs à prévoir sur la passerelle pouvant engendrer des pertes d'exploitation à venir.	supplémentaire d'exploitation direct apporté par l'ouvrage pendant sa durée de vie	supplémentaire d'exploitation direct apporté par l'ouvrage pendant sa durée de vie
	FIN3 – Risques financiers	Le risque de maintenir cette passerelle est important à court terme, compte tenu de l'état de l'ouvrage	Les risques financiers restent limités mais sont présents du fait de la pose des tirants	Les risques financiers restent limités mais sont présents du fait de la pose des tirants
Appréciation globale		+	++	+++

5.3 Principe d'aménagement retenu

A la suite de cette analyse multicritère, la solution technique retenue porte sur un soutènement de type combiwall avec construction d'une digue à l'avant du quai I1. Pour le quai I2, la solution prévoit la mise en œuvre d'un soutènement des terres de type combiwall à l'arrière des viroles existantes qui composent l'actuel quai I2. Cette solution 3-Soutènement du tableau d'analyse permet une construction par voie terrestre.

La conception du projet s'est orientée vers la réalisation des travaux en simultanée et par la même méthode de travaux pour les deux quais I1 et I2 a été motivée par :

- Une optimisation de coût (le choix d'une même solution permet de limiter les amenées/replis) ;
- Une limitation de l'impact sur la durée des travaux

La solution technique retenue pour la passerelle prévoit une démolition reconstruction de l'ouvrage existant et le prolongement des voies de grues sur le quai I1. Cette solution 3 du tableau a été jugée la plus pertinente et offrira plus de souplesse à l'exploitation à terme.

Après en avoir délibéré,

Décide :

ARTICLE UN : d'approuver la déclaration d'intention relative au projet d'aménagement de la darse 2 avec la construction des quais I1 et l'aménagement du quai I2 sur le port de Sète-Frontignan,

ARTICLE DEUX : d'autoriser la Présidente à saisir les services ad-hoc pour la conduite de toutes les procédures en vue d'obtenir les autorisations administratives nécessaires à l'aménagement des projets (concertation, étude d'impact valant dossier d'autorisation loi sur l'eau, enquête publique, déclaration de projet ...),

ARTICLE TROIS : d'autoriser la Présidente à lancer toutes les procédures réglementaires et les concertations nécessaires permettant l'avancement de cette opération et à signer tout acte ou document s'y rapportant,



Commission Permanente du 12 décembre 2025

Délibération N°CP/2025-12/17.05

ARTICLE QUATRE : d'autoriser la présidente à demander auprès des différents partenaires les subventions utiles à la bonne conduite de ce projet, et à signer tout acte ou document s'y rapportant.

Acte Rendu Exécutoire :

31-200053791-20251212-64216-DE-1-1

- Date de transmission à la préfecture : 12/12/25
- Date d'affichage légal : 12/12/25

La Présidente



Carole DELGA