



MAITRISE D'ŒUVRE POUR LA CONSTRUCTION DU QUAI I1 DANS LA DARSE 2 DU PORT DE SETE-FRONTIGNAN

Dossier de demande d'Autorisation Environnementale

Pièce C : Note de présentation non technique

 	BRL Ingénierie 1105 Av Pierre Mendès-France BP 94001 30001 NIMES CEDEX 5
---	--

Date du document	04/07/2025
Contact	Alexis RAILLARD

Titre du document	Maitrise d'œuvre pour la construction du quai I1 dans la darse 2 du port de Sète-Frontignan – Dossier de demande d'Autorisation Environnementale - Pièce C : Note de présentation non technique
Référence du document :	A01432_Quail1Sete_DAE_PieceC
Indice :	A

Date émission	Indice	Observation	Dressé par	Vérifié et validé par
23/03/2026	A	Première édition	S. Dufau	A. Raillard

MAITRISE D'ŒUVRE POUR LA CONSTRUCTION DU QUAI I1 DANS LA DARSE 2 DU PORT DE SETE-FRONTIGNAN

Dossier de demande d'Autorisation Environnementale

Pièce C : Note de présentation non technique

PRÉAMBULE	7
1 LE PROJET DE CRÉATION DU QUAI I1 ET DU TERRE- PLEIN ARRIÈRE DU QUAI I2 DANS LA DARSE 2 DU PORT DE SÈTE-FRONTIGNAN	9
1.1 Contexte et localisation du projet.....	9
1.2 Aménagements et travaux envisagés	10
2 LES RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ÉTÉ RETENU PARMI LES ALTERNATIVES	13
3 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE	15

TABLE DES ILLUSTRATIONS

◆ Liste des figures

Figure 1 : Localisation du projet.....	9
Figure 2 : Vue du plan du front d'accostage projeté	10
Figure 3 : Vue en plan des ouvrages projetés (Source : AVP – BRLi, Juillet 2025).....	11

PRÉAMBULE

Le projet présenté ici concerne la création, au sein de la darse 2 du port de Sète-Frontignan, d'un nouveau quai, le quai I1, dans le prolongement du quai I2 existant ainsi que la création d'un terre-plein à l'arrière du quai I2 existant.

Les travaux envisagés sont susceptibles de présenter des incidences sur l'environnement et la santé. En conséquence, le projet nécessite la réalisation d'un dossier de demande d'autorisation environnementale au titre des articles L.181-1 et suivants du code de l'environnement.

L'ensemble des éléments demandés par les différents articles du code de l'environnement pouvant être redondants, il a été choisi de présenter le dossier en 3 pièces pour une meilleure lisibilité :

- **Pièce A** : présentation de la demande d'autorisation ;
- **Pièce B** : étude d'impact du projet ;
- **Pièce C** : note de présentation non technique.

Le présent document constitue la **Pièce C du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet.** Il correspond à la note de présentation non technique, comme demandé au 8° de l'article R181-13 du code de l'environnement.

1 Le projet de création du quai I1 et du terre-plein arrière du quai I2 dans la darse 2 du port de Sète-Frontignan

1.1 Contexte et localisation du projet

Dans le cadre de son orientation stratégique, le port de Sète-Frontignan souhaite renforcer son attractivité et maintenir sa compétitivité. Pour atteindre ses objectifs, le port doit améliorer sa capacité d'accueil. Actuellement, l'ensemble des trafics est concentré sur le quai H du port, qui a la capacité d'accueillir tous les navires sans limite de longueur. Le poste I1 existant présente des contraintes d'exploitation, principalement par l'absence d'un front de quai linéaire pouvant s'adapter aux différents types de navires roulier et par l'absence de terre-plein à l'arrière permettant une gestion efficace des chargements / déchargements.

Le vrac exploité sur le quai I2 est aujourd'hui fortement contraint par :

- La présence d'une passerelle ne supportant pas les charges d'exploitation usuelles, obligeant l'exploitation à s'adapter à cet ouvrage. La reprise de cette passerelle est aujourd'hui un enjeu majeur du projet.
- L'absence de terre-plein arrière impliquant une possibilité d'accès au quai I2 et un stockage uniquement depuis le quai I3. L'extension du terre-plein à l'arrière du quai I2 permettra de soulager l'exploitation de cette contrainte.

Ainsi, la spatialisation et l'augmentation des surfaces disponibles dédiées à des secteurs d'activité bien définis permettrait au port de Sète-Frontignan **de renforcer la qualité de ses services et d'accompagner le développement** des lignes régulières de rouliers tout en **allégeant les contraintes d'exploitations**. Face aux limites et contraintes des infrastructures existantes, la Région Occitanie a choisi **d'aménager la darse 2** et son **espace disponible** dans le prolongement du **poste I2**, avec la construction du **quai I1**.

Figure 1 : Localisation du projet



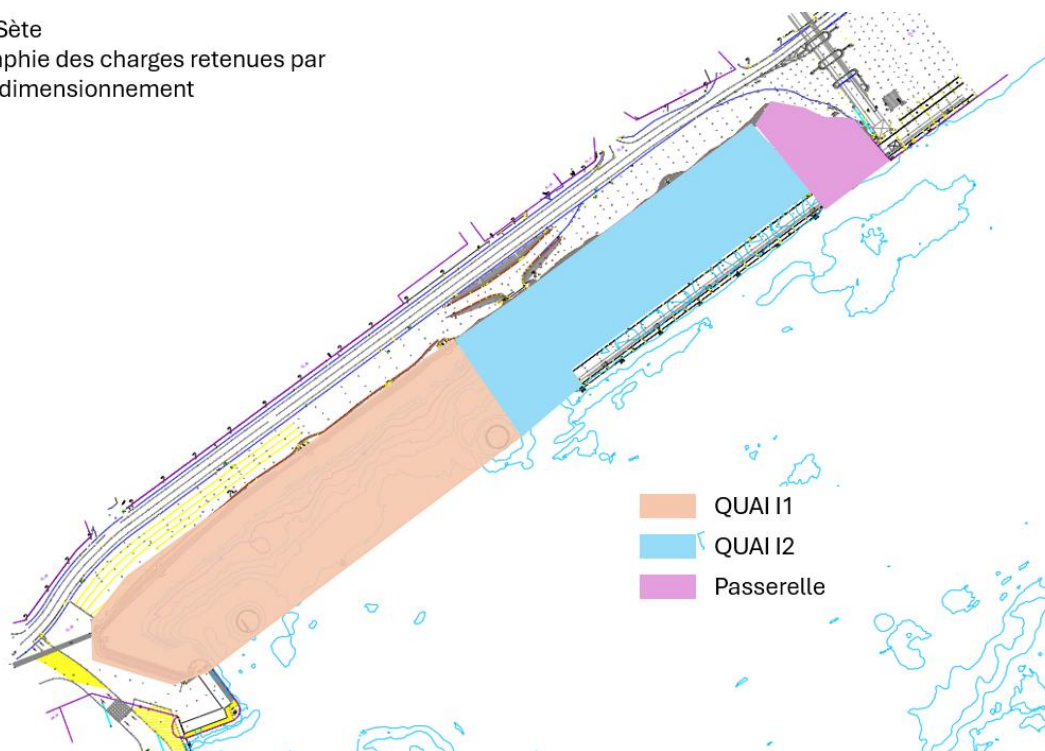
1.2 Aménagements et travaux envisagés

Les aménagements prévus consistent à **créer un front d'accostage** unis sur toute la longueur des postes I1, I2 et I3, sur 735 m, ainsi que les terre-pleins arrière, à travers :

- Des travaux préparatoires comprenant notamment :
 - Un dragage préalable des vases au droit des futurs terre-pleins ;
 - La démolition des ouvrages existants.
- La création du quai I1 sur 287 m, 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
Le remblaiement des terre-plein arrières des quais I1 et I2 sera réalisé à partir de dragage du TOC et de matériaux d'apport.
- La démolition de la passerelle située entre les postes I2 et I3, et la construction d'un ouvrage de soutènement permettant de retrouver l'uniformité du front d'accostage ;
- Le prolongement des rails des grues sur le quai I1.

Figure 2 : Vue du plan du front d'accostage projeté

Quai I – Sète
Cartographie des charges retenues par
zone de dimensionnement



Les travaux intègrent également les aménagements concernant les réseaux, voiries et équipements nécessaires à l'exploitation (éclairage, eau potable, eaux pluviales, sécurité incendie, télécom, dispositifs d'amarrage et d'accostage, équipements de sécurité), ainsi qu'un rempiètement du pied du RORO.

Au stade AVP, la durée prévisionnelle des travaux est estimée à **32 mois environ**, dont **2 ans pour la livraison des quais I1 et I2** et de **8 mois pour la livraison du secteur de la passerelle**. Le démarrage des travaux est prévu en janvier 2028.

2 Les raisons pour lesquelles le projet a été retenu parmi les alternatives

Plusieurs scénarios techniques ont été analysés dans le cadre des études préliminaires. Les différentes solutions étudiées sont les suivantes :

- **Quai I1 et aménagement du poste I2 :**
 - quai sur pieux avec talus ;
 - ouvrage de soutènement sur I1 et I2 ;
 - quai poids avec virole béton.
- **Passerelle de liaison entre les quais I1 et I2 :**
 - maintien de la passerelle en l'état actuel et prolongation de la voie de grue sur le quai I1 ;
 - dépose de la passerelle et reconstruction à neuf d'un quai avec le même type de solution que pour les quais I1 et I2 ;
 - mise en œuvre des 2 solutions simultanément.

Par ailleurs, 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 amenés/replis) ;
- une limitation de l'impact sur la durée des travaux.

Une **analyse multicritère** a été réalisée afin de proposer une solution optimale vis-à-vis des différents critères pris en compte.

Le résultat de cette analyse met en avant :

- la solution du rideau de soutènement couplée avec la digue provisoire à l'avant sur le quai I1 et une digue à l'arrière sur le quai I2 ;
- le scénario combiné pour la passerelle.

L'analyse des différentes variantes techniques et scénarios de réalisation du projet montre que les différences d'impacts environnementaux entre les options sont globalement limitées. En effet, le projet se situe dans un environnement portuaire fortement anthropisé, à dominante industrielle, où les enjeux environnementaux sont restreints. Le secteur concerné ne présente pas de sensibilité particulière en termes de biodiversité : les habitats naturels sont absents ou fortement dégradés, et les conditions écologiques ne sont pas favorables à l'accueil d'espèces remarquables ou protégées.

Dans l'ensemble des scénarios étudiés, une attention particulière a été portée à la gestion des matériaux de remblai. La solution retenue privilégie l'utilisation des sédiments issus du TOC, dont les caractéristiques physico-chimiques et géotechniques sont compatibles avec un usage en remblai. Le volume mobilisé correspond au maximum techniquement valorisable dans le cadre du projet, compte tenu des contraintes de portance, des propriétés géotechniques des matériaux et des exigences de stabilité et de durabilité des ouvrages projetés. Cette optimisation permet de limiter significativement le recours à des matériaux d'apport extérieurs et contribue ainsi à la réduction de l'empreinte environnementale globale du projet.

Par ailleurs, au-delà de la phase de travaux, le projet s'inscrit dans une stratégie globale de développement du port visant à améliorer la qualité de service et à accompagner le développement des lignes régulières de rouliers. En facilitant la mise en œuvre de solutions logistiques plus fluides et moins contraintes, le projet contribue indirectement à la promotion d'un mode de transport plus vertueux sur le plan environnemental, en soutenant le report modal vers la voie maritime.

Enfin, la conception même du projet intègre une démarche de réduction des impacts environnementaux potentiels. En particulier, un protocole de gestion des sédiments dragués sera mis en œuvre afin de limiter le rejet de matières en suspension (MES) dans la darse, ce qui permettra de préserver la qualité des eaux pendant les phases de dragage.

Ainsi, la solution retenue se distingue par une compatibilité forte avec les enjeux environnementaux locaux, en conciliant objectifs opérationnels, valorisation de matériaux existants, et limitation des impacts sur le milieu portuaire.

3 Le cadre réglementaire

Compte tenu des caractéristiques des aménagements projetés, la réalisation du projet est conditionnée par l'obtention préalable d'une autorisation environnementale délivrée au titre du code de l'environnement.

Le projet relève du I de l'article L.214-3 du code de l'environnement et est donc soumis à l'obtention préalable d'une autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.

Le présent document constitue le **dossier de demande d'autorisation environnementale** au titre des articles L.181-1 et suivants du code de l'environnement du projet de création du quai I1 au sein du port de Sète-Frontignan.

En effet, l'article L.181-1 stipule que les installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L.214-3 du même code sont soumis à l'obtention préalable d'une autorisation environnementale unique. Il s'agit des installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître notablement le risque d'inondation, de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique, notamment aux peuplements piscicoles.

Cette autorisation tiendra lieu :

- **d'autorisation au titre de la loi sur l'eau** en application des articles L. 214-3 et suivants du code de l'environnement, le projet étant soumis à déclaration au titre de la rubrique 2.2.3.0. et à autorisation au titre des rubriques 4.1.2.0. et 4.1.3.0. de la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration au titre des articles L 214-1 à 214-6 du Code de l'Environnement ;
- **d'évaluation environnementale** au titre de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement. Le projet est soumis à évaluation environnementale par la rubrique 21 de l'article R.122-2 du même Code ;
- **d'évaluation des incidences Natura 2000** prévu par l'article L. 414-4 et suivants du code de l'environnement.

L'ensemble des éléments demandés par les différents articles du code de l'environnement pouvant être redondants, il a été choisi de présenter le dossier en 3 pièces pour une meilleure lisibilité :

- **Pièce A** : présentation de la demande d'autorisation ;
- **Pièce B** : étude d'impact du projet ;
- **Pièce C** : note de présentation non technique.



BRL Ingénierie
1105, av. Pierre Mendès-France
BP 94001 | 30001 Nîmes Cedex 5

Tél : +33(0)4.66.87.81.11
Email : brli@brl.fr
<https://brli.brl.fr/>

