

COMMISSION MÉDITERRANÉE du 19/09/25

PORT DE SETE-FRONTIGNAN : PROJET ZIFMAR 2 - DÉCLARATION D'INTENTION

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 19/09/25,

Vu le rapport n° CP/2025-10/17.05 présenté par la présidente,

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

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

Vu la délibération N°CP/2024-04/17.02 relative à l'affectation budgétaire de 400 000 € pour l'opération d'aménagement de la ZIFMAR 2,

Vu la délibération N°CP/2025-04/17.04 relative à l'autorisation d'engagement de toutes les procédures réglementaires pour l'opération d'aménagement de la ZIFMAR 2,

Considérant que :

Le projet d'extension de la zone industrielle fluvio-maritime dit ZIFMAR 2 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

Depuis la loi de décentralisation des ports, le port de Sète – Frontignan est la propriété de la Région Occitanie, qui a créé en 2007 l'établissement public régional Port de Sète Sud de France pour gérer ses trois concessions portuaires : le port de commerce, le port de pêche et le port de plaisance.

Ce port constitue un véritable levier de développement et de croissance économique, essentiel à la compétitivité des entreprises régionales.

Fort de son activité économique en développement depuis plus de 10 ans, le port de commerce fait face à une saturation de son foncier. Pour diversifier ses activités et pour maintenir sa compétitivité, l'extension de la zone industrielle fluvio-maritime devient une nécessité.

Dans le cadre de sa compétence relative à l'aménagement portuaire, la Région souhaite donc engager le projet d'aménagement dit « ZIFMAR 2 », qui consiste à achever les aménagements de la zone industrielle fluvio-maritime du port de Sète, et disposer à terme d'un terre-plein continu entre la zone dite ZIFMAR 1 et le port de pêche de Frontignan respectivement à l'Ouest et à l'Est du projet.



LOCALISATION DU PROJET

1.2 Cadre réglementaire

Pour ce projet soumis à évaluation environnementale et dont le montant dépasse 5 M€, une déclaration d'intention doit être publiée par le maître d'ouvrage en application de l'article R 121-25 du code de l'environnement ainsi que sur le site internet des services de l'Etat dans le Département. Elle sera également rendue publique par le biais d'un affichage en mairies de Sète et Frontignan. Ces publications rendront possible l'exercice du droit d'initiative suivant les modalités définies par l'article R121-26 du Code de l'environnement.

Une demande d'autorisation environnementale sera déposée par la suite avec notamment un dossier d'évaluation environnementale comprenant le volet étude d'impact valant dossier d'autorisation loi sur l'eau.

2 Motivations et raisons d'être du projet

2.1 Raisons du projet

En réalisant de nouveaux terre-pleins, l'objectif de ce projet est d'augmenter progressivement la surface foncière disponible pour les activités de commerce et de pêche dans le prolongement des ports existants : commerce à l'Ouest et pêche à l'Est.

Le principal enjeu est d'offrir une capacité pour le port à développer ses activités et l'accueil des entreprises industrialo-portuaires. Le projet constitue également une opportunité pour permettre au port de se positionner comme une base arrière de l'éolien en mer, en cohérence avec les échéanciers des travaux associés aux appels d'offres relatifs à la construction des parcs éoliens en mer, puis à terme de leur maintenance. Cette activité en plein essor représente une opportunité stratégique incontournable pour le port qui se positionnera ainsi sur ce marché prometteur sous forme de base arrière logistique et de maintenance.

Les activités portuaires sont génératrices d'emplois. Les études montrent que les 3 ports représentaient 1733 emplois et 824,5 M€ de chiffres d'affaires en 2019. Avec sa croissance régulière, l'évaluation réalisée prévoit que l'activité portuaire atteindra en 2025, 1969 emplois et un chiffre d'affaires de 969 M€. L'intérêt du projet est fort dans un contexte favorable de développement des activités du port de Sète et de saturation du foncier disponible.

Ce projet de ZIFMAR 2 implique différents acteurs, en particulier le port et Voies Navigables de France (VNF). Il permet de répondre aux différents enjeux, que sont :

- l'apport une solution d'évacuation des sédiments de dragage du canal du Rhône à Sète

actuellement stockés dans des bassins saturés, en les utilisant comme remblais. Dans ce cadre, le volet relatif au Canal du Rhône à Sète du CPIER Rhône-Saône 2021-2027, soumis au vote à l'Assemblée Plénière du 28 mars 2024, intègre cette opération d'économie circulaire grâce à laquelle VNF pourra éliminer 500 000 m³ de matériaux en les apportant pour remblayer un casier ou une partie des casiers à construire par la Région.

- Le positionnement du port de Sète comme base arrière des projets pilote et commerciaux de parcs éoliens flottants en cours de développement et à venir sur Port-La Nouvelle, en adaptant les infrastructures de cet aménagement aux besoins qui émergeront de l'étude stratégique actuellement en cours sous maîtrise d'ouvrage de la Région et qui vise à identifier les besoins de la filière et les scénarios envisageables sur le port de Sète notamment sur cette zone ZIFMAR 2. Dans ce cadre, les aménagements de surface seront ensuite portés par l'EPR Port de Sète.

2.2 Description du projet

Le projet concerne l'extension de la ZIFMAR 2, au sein du périmètre du port de Sète-Frontignan, sur la Commune de Frontignan. La Région Occitanie, l'EPR Port de Sète Sud de France et VNF contribuent chacun à la construction de l'ouvrage. L'extension prévue porte sur 33 hectares, en continuité de la ZIFMAR 1.

Le projet est décomposé en plusieurs phases :

- construction de la digue d'enclosure et des deux cavaliers assurant le cloisonnement sous maîtrise d'ouvrage de la Région Occitanie ;
- remblaiement des casiers ouest et central sous maîtrise d'ouvrage de l'EPR avec valorisation des sédiments de dragage d'entretien et d'approfondissement ainsi que des sables issus du stock immergé au large de Port-La Nouvelle ;
- remblaiement du casier Est sous maîtrise d'ouvrage de VNF avec valorisation des sédiments de dragage du canal du Rhône à Sète ;

Une phase ultérieure conduira à réaliser les aménagements de surface.

L'enveloppe prévisionnelle des travaux d'infrastructures portuaires incluant digues, cavaliers et remblaiements s'élève à 38 M€ hors taxe dont 6 M€ hors taxe pour les travaux de digue d'enclosure et de cavaliers sous maîtrise d'ouvrage Région.

2.2.1 Construction de la digue d'enclosure et des cavaliers

La Région Occitanie construira les digues d'enclosure en retrait du chenal fluvio-maritime pour fermer le bassin ZIFMAR et construira deux cavaliers pour disposer de trois casiers à remblayer.



MODELISATION PHOTOGRAPHIQUE DE LA DIGUE ET DES CAVALIERS

2.2.2 Remblaiement des casiers Ouest et central sous Maîtrise d'ouvrage EPR

L'EPR assurera le remblaiement du casier Ouest et du casier central représentant un volume de 1.200.000 m³.

La filière de valorisation des sédiments de dragage constituera l'apport majeur de remblais avec un approfondissement du chenal fluvio-maritime, le dragage d'entretien du port (dans les bassins portuaires) et le transfert des sables issus du stock immergé au large du port de Port-La Nouvelle.

En complément, une filière de valorisation de déchets inertes est à l'étude.



LOCALISATION DES ZONES DE DRAGAGE AU DROIT DU PORT DE SETE-FRONTIGNAN (A GAUCHE) ET A PORT-LA-NOUVELLE (A DROITE)

2.2.3 Remblaiement du casier Est sous maîtrise d'ouvrage de VNF

Voies Navigables de France (VNF) assurera le remblaiement du casier Est avec l'apport de 500 000 m³ de sédiments issus du dragage du canal du Rhône à Sète.



3 Plan dont découle le projet

MODELISATION PHOTOGRAPHIQUE DU REMBLAIEMENT DES CASIERS
PAR L'EPR ET VNF

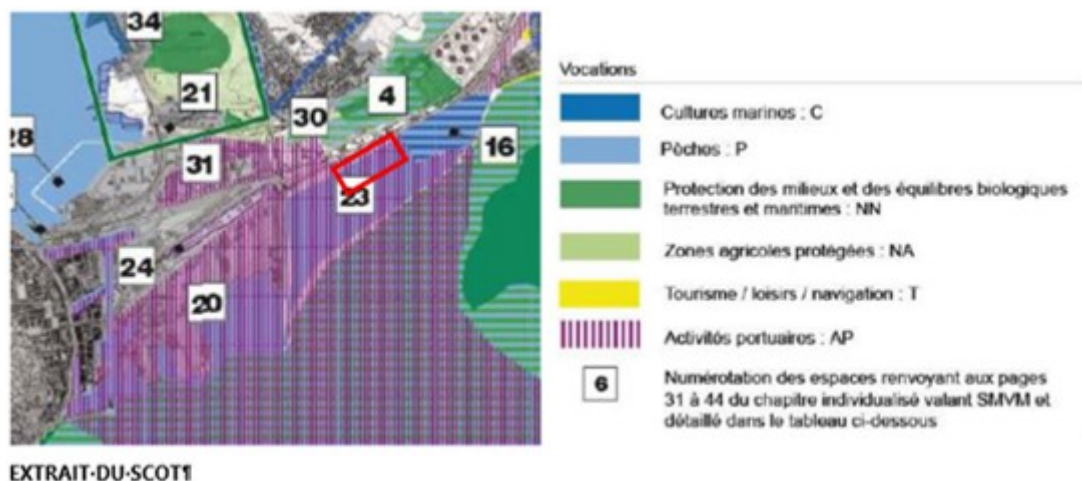
L'emprise de la ZIFMAR 2 est identifiée comme une zone d'extension du port par remblaiement depuis les années 1980.

Depuis le Schéma de Mise en Valeur de la Mer approuvé en 1995, et désormais avec le volet littoral du SCoT, ce secteur est identifié comme une zone de projet d'équipements et d'aménagements.

La ZIFMAR 2 constitue le dernier maillon de l'aménagement du secteur, après la construction en 2001 de la digue de protection du chenal fluvio-maritime reliant le canal du Rhône à Sète aux postes à quai du port de Sète et de la ZIFMAR 1 à partir de 2018.

Cette extension réalisée dans les limites administratives du port répond aux orientations du SCoT.

Le SCoT actuellement en vigueur mentionne le principe d'extension dans son volet littoral : « Le volet littoral et maritime affecte au port des espaces nécessaires à son activité : au sein de l'enceinte portuaire, il permet une extension des superficies par le comblement de l'espace protégé par la digue fluvio-maritime (zonage n°23) ».



Le projet, dans sa déclinaison pour VNF, figure dans le Contrat de Plan Interrégional État-Régions Rhône-Saône 2021-2027.

4 Liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet

Le projet se situe dans le port de Sète-Frontignan, sur la Commune de Frontignan, et les accès à la zone ZIFMAR se feront par l'entrée Est du port, située sur la Commune de Sète.

5 Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement

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

5.1 Incidences pendant la phase travaux

5.1.1 Bathymétrie

La création d'un terre-plein avancé sur la mer ainsi que le dragage entraînent une modification de la bathymétrie. Le présent projet entraîne également une artificialisation du Domaine Public Maritime artificiel. Ces incidences sont permanentes, directes et fortes.

5.1.2 Processus hydrosédimentaires

Du fait du changement de la bathymétrie par le remblaiement de la ZIFMAR2, les processus hydrosédimentaires vont être modifiés. Ces incidences sont permanentes, indirectes et modérées.

5.1.3 Qualité de l'eau

La qualité de l'eau de baignade de Frontignan est classée excellente depuis 2021. Les plages analysées sont les suivantes :

- Frontignan plage – l'Entrée ;
- Frontignan plage – Ouest du port ;
- Frontignan plage – Est du port.

Au Sud-Est de la ZIFMAR2 se trouve une zone conchylicole le « Lotissement conchylicole des Aresquiers ». La qualité des eaux conchylicoles est classée en A, la mise à la consommation est donc directement possible après la récolte. La qualité des eaux conchylicoles est donc bonne.

Le projet est situé sur des sédiments sableux et limoneux. Sa mise en œuvre pourra remettre en suspension une partie des particules fines des sédiments. L'éventuel panache turbide généré se diluera rapidement dans la masse d'eau. L'incidence est donc temporaire et négligeable.

Les rejets accidentels potentiels, tels que les fuites de carburant ou d'huile hydraulique, peuvent posséder des propriétés biocides. Compte tenu des faibles volumes et de la dilution naturelle dans la colonne d'eau, les incidences seront temporaires, indirectes et négligeables.

5.1.4 Qualité des sédiments

La qualité des sédiments de Sète et de Port-La-Nouvelle est bonne. Ces derniers n'auront donc aucune incidence sur l'environnement marin de la ZIFMAR2. Le projet n'aura pas d'impact sur la qualité des sédiments.

5.1.5 Biodiversité

Les travaux d'aménagement du port entraîneront la destruction permanente de certains habitats et espèces présents sur le site d'étude. Des impacts temporaires pourraient survenir en raison des émissions de poussières et de pollutions accidentelles causées par les engins mécaniques.

Les opérations de déplacement des enrochements actuels et de terrassement peuvent entraîner la destruction permanente de la flore et de la faune protégées et/ou patrimoniales présentes sur le site d'étude. Ces incidences sont permanentes, directes et faibles à fortes (en

fonction de la patrimonialité des espèces).

5.1.5.1 Faune terrestre

La ZIFMAR est située dans un environnement industriel et marin. De nombreux oiseaux fréquentent la zone et ses alentours pour nicher, s'alimenter, hiverner, migrer et comme zone de repos. Les opérations de chantier vont donc perturber l'avifaune.

Des invertébrés et des reptiles sont également présents à proximité de la ZIFMAR2. Pour ces derniers, des études sont en cours pour déterminer le niveau d'impact des travaux sur ces espèces, qui pourraient être impactées par le déplacement des enrochements actuels.

5.1.5.2 Faune marine

Lors de plongées d'investigation en 2024 sur l'emprise du projet, une Grande Nacre (*Pinna nobilis*) vivante a été découverte ; il s'agit d'une espèce protégée. De nouvelles études sont en cours pour déterminer la survie de cet individu (une maladie affecte sévèrement les Grandes Nacres de Méditerranée) et identifier l'éventuelle présence de nouveaux individus. Les impacts sur la biodiversité marine sont directs et permanents (en cas de destruction), et indirects (au travers de l'altération de la qualité de l'eau et des nuisances sonores).

5.1.6 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

Le projet n'interfère directement avec aucune des ZNIEFF présentes aux alentours de la zone de projet. Il n'aura donc pas d'impact sur les ZNIEFF.

5.1.7 Sites Natura 2000

La zone d'étude, pour sa partie terrestre, n'interfère avec aucun site Natura 2000. Sa partie marine, se trouve en limite de la ZPS marine « Côte Languedocienne » et à proximité des limites Ouest du SIC « Posidonies de la côte palavasienne ».

Aucune incidence sur l'état de conservation des habitats et espèces des sites Natura 2000 n'est envisagée.

5.1.8 Usages et activités

La zone de projet s'inscrit dans une zone industrielo portuaire. Du côté Est, se trouvent des mas conchylicoles et des activités aquacoles, et deux prises d'eau de mer qui leur sont destinées.

D'autres enjeux d'usages sont concernés par le présent projet :

- La navigation dans le chenal fluvio-maritime,
- Les usagers de la ZIFMAR 1,
- La circulation routière sur la RD 612 au Nord de la zone de projet,
- L'exutoire des eaux de process du port de pêche de Frontignan, qu'il faudra déplacer,
- Les canalisations GDH et SAIPOL.

5.1.8.1 Trafic routier

Le trafic routier lors de la phase construction sera peu impacté. Les matériaux utilisés pour remblayer les casiers seront en partie acheminés par voie maritime. Les enrochements actuels seront réutilisés dans le futur ouvrage. Ces incidences sont temporaires, directes et modérées.

5.1.8.2 Prises d'eau de mer

Les incidences sur les prises d'eau de mer ont trait à la qualité de l'eau pompée pour les besoins des professionnels de la conchyliculture et des cultures marines. Les opérations de

dragage généreront de la turbidité, à plus de 600 m des prises d'eau. Néanmoins, celle-ci pourra se déplacer sous l'action des courants faibles du canal du Rhône à Sète vers les prises d'eau. Compte tenu de la distance et de la faiblesse des courants, les incidences sont temporaires, indirectes et faibles.

5.1.8.3 Navigation dans le chenal fluvio-maritime

En phase travaux, le projet aura des incidences sur la navigation dans le chenal, ce dernier faisant partie des périmètres dragués. Le déchargement des sédiments VNF transportés par barge aura également une incidence sur la navigation. Ces incidences sont temporaires, directes et fortes.

5.1.9 Qualité de l'air

D'après le rapport d'ATMO France de 2024, le port de Sète-Frontignan contribue de manière significative aux émissions totales de polluants atmosphériques sur le territoire de Sète Agglopôle Méditerranée mais son impact sur les concentrations moyennes de ces polluants dans l'environnement local demeure limité, notamment grâce à une dispersion principalement dirigée vers la Méditerranée. Cependant, lors de vents marins modérés, les polluants émis par les navires à l'escale peuvent temporairement être transportés vers le centre-ville de Sète ainsi que vers Frontignan La Peyrade. Des études sont en cours pour déterminer le bilan des émissions de gaz à effet de serre en phase de construction. Les incidences du projet sur la qualité de l'air sont temporaires, indirectes et modérées.

5.1.10 Nuisances sonores

L'environnement sonore autour de la zone du projet est élevé en raison de plusieurs facteurs : au Nord, la voie ferrée et la route départementale RD612, et à l'est, les chantiers et usines. Le remplissage des casiers se trouve à environ 0,5 km des habitations, au nord de la voie ferrée et de la RD612. Les incidences acoustiques sur la qualité de vie des populations environnantes sont temporaires, indirectes et faibles.

5.1.11 Emissions de poussières

La majorité des matériaux nécessaires à la construction de la ZIFMAR2 sera acheminée par voie maritime. Lors des phases de terrassements hors d'eau, des émissions de poussières sont possibles. La part des matériaux transportée par voie terrestre est minoritaire, et les potentielles émissions de poussière seront contenues par des bâches sur les camions si nécessaires. L'impact des émissions de poussières lors des travaux est temporaire, indirect et négligeable.

5.2 Incidences en phase exploitation

5.2.1 Bathymétrie

En phase d'exploitation, le projet n'aura pas d'incidence sur la bathymétrie.

5.2.2 Processus hydrosédimentaires

Le projet n'aura pas d'incidences sur les processus hydrosédimentaires en phase d'exploitation.

5.2.3 Qualité des eaux

Le projet aura des incidences négligeables sur la qualité de l'eau en phase d'exploitation.

5.2.4 Qualité des sédiments

Le projet n'aura pas d'incidence sur la qualité des sédiments en phase d'exploitation.

5.2.5 Biodiversité

En phase d'exploitation, le projet n'aura pas d'impact sur la biodiversité.

5.2.6 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

En phase d'exploitation, les ouvrages ne présenteront pas d'impact sur les ZNIEFF à proximité du port de Sète-Frontignan.

5.2.7 Sites Natura 2000

En phase d'exploitation, le projet n'induit pas d'impact sur la population d'oiseau environnante, ni sur les habitats désignés à l'Europe.

5.2.8 Paysage

Le projet se situe dans une zone de paysages industrialo-portuaire, qui est un marqueur de l'identité du littoral de Sète-Frontignan. Ainsi, cette zone est très fortement urbanisée et comporte une faible qualité paysagère.

A plusieurs kilomètres de la zone de projet, se trouvent des sites classés et inscrits, cependant le projet n'interfère avec aucun de ces sites. A l'Est se trouve le site classé « Etangs de Vic, d'Ingril et de Pierre-Blanche », à l'Ouest se trouve le « Fort Saint-Pierre » ainsi que le site inscrit des « Abords du Fort Saint-Pierre ».

L'incidence est donc permanente, directe et négligeable.

5.2.9 Usages et activités

Les surfaces de la ZIFMAR2 seront principalement utilisées pour le stockage. Ainsi, en phase d'exploitation, une activité de manutention portuaire classique prendra place. Les éventuelles opérations de maintenance pourront avoir un impact sur les usages associés au port. ces incidences en phase exploitation sont négligeables.

5.2.10 Qualité de l'air

Le projet va ajouter une nouvelle activité sur le site du port de Sète-Frontignan.

Les émissions atmosphériques proviendront de l'activité du port et donc principalement des moteurs des navires. Les incidences sont temporaires, indirectes et modérées.

5.2.11 Nuisances sonores

L'activité ajoutée au port de Sète-Frontignan avec le présent projet sera de la maintenance d'éoliennes offshore et de stockage divers, ainsi le bruit ambiant augmentera mais n'impactera pas la population. Les incidences sont temporaires, indirectes et faibles.

5.2.12 Emissions de poussières

En phase de fonctionnement, le projet n'aura pas d'impact significatif.

5.3 Synthèse des incidences

SYNTHESE DES IMPACTS EN PHASE TRAVAUX

Thématique		Durée de l'effet	Nature de l'effet	Intensité de l'effet
Bathymétrie		Permanent	Direct	Fort
Processus hydrosédimentaires		Permanent	Indirect	Modérée
Qualité de l'eau		Temporaire	Indirect	Négligeable
Qualité des sédiments		Sans effet	/	/
Biodiversité		Permanent et temporaire	Direct et indirect	Faible à fort
ZNIEFF		Sans effet	/	/
Sites N2000		Sans effet	/	/
Usages et activités	Trafic routier	Temporaire	Direct	Modérée
	Prises d'eau de mer	Temporaire	Indirect	Faible
	Navigation dans le chenal fluvio-maritime	Temporaire	Direct	Forte
Qualité de l'air		Temporaire	Indirect	Modérée
Nuisances sonores		Temporaire	Indirect	Faible
Emissions de poussières		Temporaire	Indirect	Négligeable

SYNTHESE DES IMPACTS EN PHASE D'EXPLOITATION

Thématique		Durée de l'effet	Nature de l'effet	Intensité de l'effet
Bathymétrie		Sans effet	/	/
Processus hydrosédimentaires		Sans effet	/	/
Qualité de l'eau		Temporaire	Indirect	Négligeable
Qualité des sédiments		Sans effet	/	/
Biodiversité		Sans effet	/	/
ZNIEFF		Sans effet	/	/
Sites N2000		Sans effet	/	/
Paysage		Permanent	Direct	Négligeable
Usages et activités	Trafic routier	Temporaire	Direct	Négligeable
	Prises d'eau de mer	Sans effet	/	/
	Navigatio n dans le chenal fluvio- maritime	Sans effet	/	/
Qualité de l'air		Temporaire	Indirect	Modérée
Nuisances sonores		Temporaire	Indirect	Faible
Emissions de poussières		Sans effet	/	/

6 Mention des solutions alternatives envisagées

6.1 Solution alternative étudiée pour le choix du site

Une solution alternative au projet global, consistant à ne pas entreprendre de projet, aurait des conséquences notables pour le port de Sète-Frontignan. Directement, cela impliquerait la conservation du bassin ZIFMAR en eau, malgré son faible tirant d'eau et son absence de fonction opérationnelle pour le port. Cette situation aurait des incidences majeures, telles que l'incapacité du port à accéder à de nouveaux marchés en raison du manque de foncier disponible, et l'impossibilité de se positionner sur le développement des activités de soutien aux projets éoliens en mer. Indirectement, cette absence de projet pourrait contraindre le port à rechercher du foncier en dehors de son emprise actuelle, ce qui irait à l'encontre des principes établis par le volet littoral du SCoT. Les difficultés d'acquisition et les coûts de maîtrise foncière prohibitifs constitueraient alors des enjeux importants à surmonter.

6.2 Solutions alternatives étudiées pour la solution d'aménagement

6.2.1 Une solution alternative au projet de digue d'enclosure pour la création des casiers

Une alternative au projet de digue d'enclosure pour la création des casiers pourrait être la construction d'un quai droit servant de dispositif de fermeture le long du chenal fluvio-maritime.

Cette solution présente l'avantage de créer des postes à quai en abord immédiat des terre-pleins, offrant ainsi des opportunités pour le développement de certains trafics. Cependant, elle comporte également des inconvénients significatifs. Les coûts de construction sont prohibitifs, estimés entre 60 et 90 millions d'euros hors taxes, sans inclure le remblaiement des casiers en fonction des objectifs de portance des quais et des tirants d'eau visés.

De plus, le besoin de linéaire de quai n'est pas justifié à court terme pour l'exploitation des terre-pleins, et il y aurait une légère réduction de la surface des terre-pleins en raison de l'implantation des quais en retrait du chenal fluvio-maritime.

Cette solution nécessiterait donc une évaluation approfondie des coûts et des bénéfices avant d'être mise en œuvre.

6.2.2 Une solution alternative au projet de remblaiement avec des filières de valorisation des matériaux issus des dragages

Une alternative au projet de remblaiement grâce à des filières de valorisation des matériaux issus des dragages pourrait être l'apport de remblais uniquement en matériaux de carrière pour l'ensemble du volume à mettre en œuvre dans les trois casiers, soit 1.200.000 + 500.000 m³. Le coût total de cette solution de remblaiement est évalué à près de 70 millions d'euros hors taxes.

L'avantage principal de cette approche réside dans la meilleure capacité à maîtriser la qualité géotechnique du remblai. Cependant, elle présente plusieurs inconvénients majeurs. Elle n'est pas conforme aux engagements de développement des solutions favorables à l'économie circulaire, ni aux engagements pris par la Région et l'État dans le cadre du CPIER.

De plus, cette solution entraînerait une forte consommation des ressources naturelles et nécessiterait de nombreuses rotations de camions sur les routes locales, ce qui pourrait avoir des impacts environnementaux et logistiques significatifs.

Enfin, la faisabilité de cette solution doit être vérifiée avec les carrières locales, compte tenu du volume important requis.

6.3 Justification du principe d'aménagement retenu

Le tableau suivant est une synthèse des différents scénarios décrit précédemment.

Scénario	Critère technique	Critère environnemental	Critère administratif	Critère financier	Critère socio-économique
Solution n°1 : pas de projet	--	+	-	++	-
Solution n°2 : construction d'un quai droit à la place de la digue	+	-	+	--	++
Solution n°3 : utilisation des matériaux de carrières	+	--	+	--	+
Projet proposé	+	+	+	+	++

Le projet actuel consistant à privilégier l'économie circulaire de la Région Occitanie et la valorisation des sédiments, est celui présentant le moins de contraintes administratives et financières et le plus d'avantages techniques, environnementaux et socio-économiques.

7 Modalités de concertation préalable du public déjà envisagées

7.1 Approche réglementaire

Le projet n'est pas soumis à la concertation obligatoire ni au cadrage par la Commission Nationale du Débat Public.

La présente déclaration d'intention a pour but d'informer le public sur l'objet du projet ZIFMAR2. Elle ouvre également le **droit d'initiative** pour solliciter l'organisation d'une concertation préalable telle que prévue par les articles L.121-17 et L.121-19 du code de l'environnement.

Au regard des enjeux du projet, et indépendamment du droit d'initiative, l'ensemble des maîtres d'ouvrage a souhaité organiser une concertation volontaire sans garant.

7.2 Organisation de la concertation envisagée

7.2.1 Cibles envisagées

Cette concertation a permis d'organiser des ateliers de concertation thématique avec d'une part les représentants des collectivités locales et d'autre part, les représentants des professionnels du port de pêche de Frontignan.

La concertation a également conduit à organiser une réunion publique pour permettre à un large de public d'apporter sa contribution au projet.

7.2.2 Modalités de participation du public

La concertation a été réalisée du 6 septembre au 22 septembre 2025.

Elle a été animée par la la Région Occitanie avec les participations des services de l'Etablissement Public Régional Port de Sète Sud de France et de Voies Navigables de France.

Le dossier de concertation a été mis en ligne sur les sites internet des 3 maîtres d'ouvrage. Une réunion publique ouverte à tous, un atelier destiné aux élus des collectivités locales et un atelier destiné aux professionnels du port et du Comité Régional de Conchyliculture ont notamment permis de réaliser cette concertation.

Au-delà du cadre de ces rencontres organisées par les trois maîtres d'ouvrages qui ont permis aux participants de s'exprimer sur le projet, il a également été donné la possibilité au public de faire part de ses observations et propositions par un envoi d'e-mail sur l'adresse zifmar2-concertation@laregion.fr.

Le bilan de cette concertation sera arrêté par la Région ainsi que l'EPR Port Sud de France et VNF. Il sera publié sur les sites internet de ces structures.

Lors de la phase d'instruction de la demande d'autorisation environnementale et examen de l'étude d'impact, une consultation du public aura lieu sur une durée de 3 mois avec désignation d'un commissaire enquêteur.

Après en avoir délibéré,

Décide :

ARTICLE UN : d'approuver la déclaration d'intention relative au projet de l'extension de la Zone industrielle fluvio-maritime sur le port de Sète-Frontignan,

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



Commission Permanente du 3 octobre 2025

Délibération N°CP/2025-10/17.05

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

Acte Rendu Exécutoire :

31-200053791-20251003-60134-DE-1-1

- Date de transmission à la préfecture : 03/10/25

- Date d'affichage légal : 03/10/25

La Présidente

Carole DELGA