



Projet d'aménagement de l'Anse Gerbal à Port-Vendres

DOCUMENT DE TRAVAIL 10/10/2024

PROGRAMME



Date : 8/10/2024

Etape de la mission : **Programme**

Type document : Rapport Programme

Nos réf. : 24.06_AMO_CD66

Référent AMO : Thomas Wattez, Directeur de mission, Corem

thomas.wattez@corem-amo.com / 07 88 00 05 66

Cadre légal du programme

Le maître d'ouvrage est la personne morale, mentionnée à l'article premier, pour laquelle l'ouvrage est réalisé. Responsable principal de l'ouvrage, il remplit dans ce rôle une fonction d'intérêt général dont il ne peut se démettre. Il lui appartient, après s'être assuré de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération envisagée d'en déterminer la localisation, d'en définir le programme, d'en arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle, d'en assurer le financement, de choisir le processus selon lequel l'ouvrage sera réalisé et de conclure, avec les maîtres d'œuvre et entrepreneurs qu'il choisit, les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. (...)

Le maître de l'ouvrage définit dans le programme les objectifs de l'opération et les besoins qu'elle doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement, relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage.

Loi n°85-704 du 12/07/1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, version consolidée au 29/06/2012

Sommaire

1. Présentation de l'opération et de son contexte	4
1.1. Les intervenants contexte du projet	5
1.2. Les enjeux et objectifs du programme	7
1.3. Présentation de l'opération	8
1.4. Enveloppe budgétaire et phasage	11
2. Synthèse des besoins et des enjeux	13
2.1. Synthèse des besoins et des attentes	14
2.2. Synthèse des enjeux de développement	18
2.3. Les enjeux du site	19
2.4. Les enjeux d'usage	29
2.5. Les enjeux techniques	35
3. Cadre réglementaire applicable	38
3.1. Le Plan local d'urbanisme	39
3.2. La réglementation patrimoniale	40
3.3. La réglementation environnementale	42
3.4. La réglementation des constructions	45
4. Programme fonctionnel	50
3.1. Les scénarios étudiés	51
3.2. Le schéma fonctionnel d'aménagement de l'Anse Gerbal	52
3.3. Les surfaces du programme retenu	54
5. Fiches-espaces	55
A. Aire technique et de carénage	56
B. Port à sec	60
C. Pôle d'activités maritimes	64
D. Pôle pêche	67
E. Accueil, stationnement et voirie	72
F. Plan d'eau de l'Anse Gerbal	74

1. Présentation de l'opération et de son contexte

1.1. Les intervenants

1.1.1. La Maîtrise d'ouvrage

Le maître d'ouvrage principal de la présente opération est le Conseil Départemental des Pyrénées Occidentales, dénommé ci-après CD66.

Conseil Départemental des Pyrénées Orientales

24, QUAI SADI CARNOT
66906 PERPIGNAN CEDEX

La conduite du projet est assurée par :

Direction des Infrastructures et Déplacements – Service Développement et expertise technique

Monsieur Cyril LANDRIEU, Responsable
cyril.landrieau@cd66.fr

Maîtrise d'ouvrage déléguée :

Une partie des opérations figurant au présent programme a vocation à être réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de la **Compagnie Port-Vendraise**, dans le cadre de son contrat de concession passé avec le CD66.

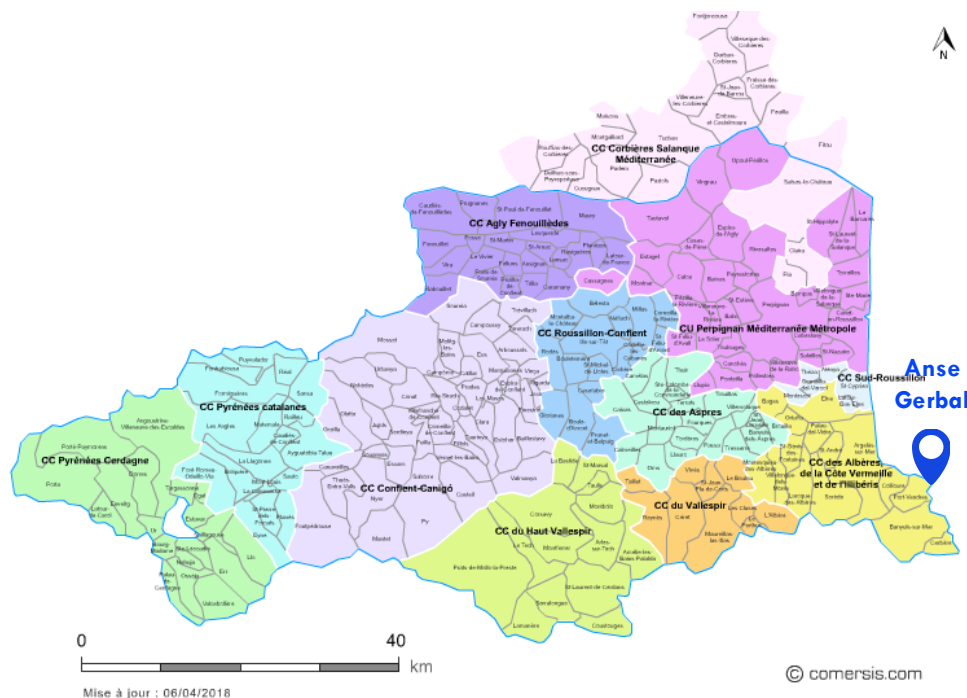
1.1.2. L'assistant à maîtrise d'ouvrage

Le CD66 a sollicité une équipe d'AMO pour réaliser la mission suivante : **Assistance à maîtrise d'ouvrage pour la définition du programme d'aménagement l'Anse Gerbal.**

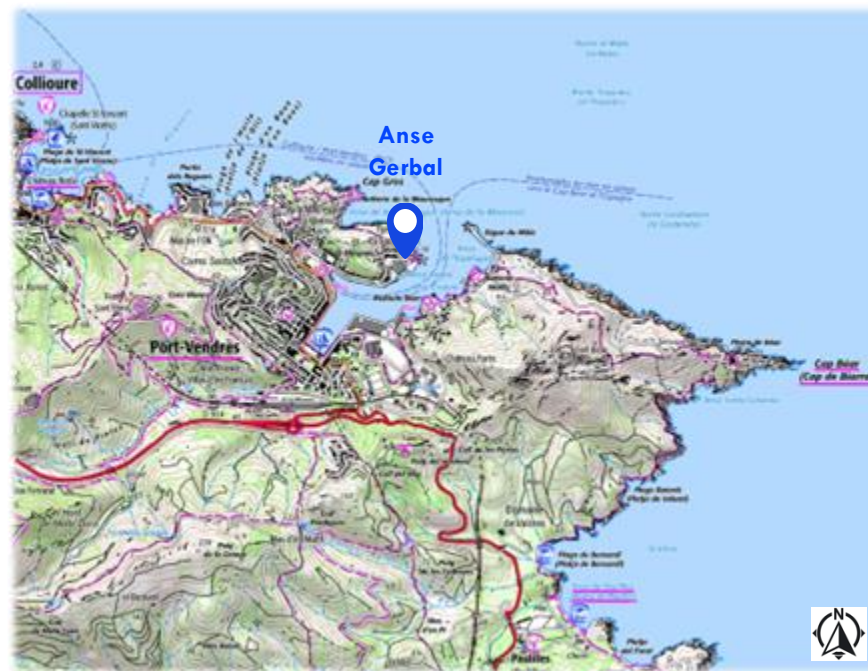
Cette mission a été réalisée par le groupement COREM (mandataire) + Wiinch + INXS Marina + Via Aqua entre février et octobre 2024. Elle a conduit à définir les conditions de faisabilité de l'opération, à recenser et analyser les besoins permettant de dimensionner les ouvrages et à rédiger le présent Programme.

1.1.3. Localisation

L'opération d'aménagement se situe sur la zone portuaire de Port-Vendres, commune des Pyrénées Orientales (66), membre de la Communauté de communes des Albères, de la Côte Vermeille et de la Illiberis.



Localisation du site sur le territoire
des Pyrénées Occidentales



Localisation du site sur le territoire
des Pyrénées Occidentales

1.2. Les enjeux et objectifs du programme

1.2.1. Les enjeux généraux

Le présent programme vise à définir les objectifs de l'opération, les besoins qu'elle doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualités fonctionnelle, technique, énergétique et environnementale relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage, tout en respectant rigoureusement l'enveloppe 'travaux' allouée à l'opération (cf. chapitre 1.3.4).

Le programme a donc pour objectifs :

- de présenter les données de l'opération afin que le Maître d'œuvre puisse prendre connaissance du contexte ;
- de traduire les besoins fonctionnels et organisationnels collectés auprès des parties-prenantes ;
- de servir de base de communication entre l'équipe de Maîtrise d'œuvre et le Maître d'ouvrage, et de ligne directrice lors de la phase de mise au point du projet.

Celui-ci devra être réalisé en conformité avec ce programme, en s'assurant que les indications qui y sont portées répondent aux différentes réglementations en vigueur.

Il reviendra au Maître d'œuvre de s'informer auprès du Maître d'ouvrage afin d'obtenir les informations complémentaires qui s'avèreraient nécessaires pour respecter les exigences exprimées.

1.2.2. Les enjeux spécifiques

Le projet global d'aménagement de l'Anse Gerbal s'inscrit dans une démarche de reconquête d'un espace portuaire qui est à la fois en voie de désuétude (infrastructures et bâtiments dégradés voire désaffectés) et en renouvellement (club de plongée, restaurant, université). L'autorité portuaire, le CD66, a choisi de confier l'exploitation du site au concessionnaire du port, la Compagnie port-vendraise.

Le projet se décompose ainsi en différentes opérations qui visent au confortement de existant (pêche, carénage, activités récentes) et au développement de nouvelles activités (port à sec). Ce programme revêt ainsi deux enjeux spécifiques :

- réussir à densifier un espace contraint (dans ses limites physiques) par un dimensionnement optimisé mais permettant de développer un modèle économique solide
- une logique d'aboutissement en définissant des contenus et des périmètres d'opérations cohérents avec les occupations existantes et les perspectives d'évolution des activités

1.3. Présentation de l'opération

1.3.1. Genèse et ambitions du projet

Le port de Port-Vendres accueille **une grande diversité d'activités portuaires qui s'organisent toutes autour du port, dans des relations très étroites avec les secteurs urbains proches**. Ces différentes activités s'inscrivent dans des dynamiques d'évolution différentes, générant à la fois des opportunités liées à la libération de certaines zones mais aussi – et surtout – des besoins pour améliorer les conditions de fonctionnement et assurer leur développement.

L'évolution de l'Anse Gerbal est indiscutablement le témoin de l'évolution de la dynamique urbano-portuaire port-vendraise :

Un foncier très contraint, qui présente des interfaces fortes avec les secteurs urbains en retrait, associées à des enjeux patrimoniaux et paysagers

Des activités qui s'inscrivent dans des tendances baissières et qui dégagent des espaces stratégiques

Des activités portuaires qui se sont historiquement développées sans réelles cohérence d'ensemble

Des activités nouvelles demandeuses de surfaces et d'équipements

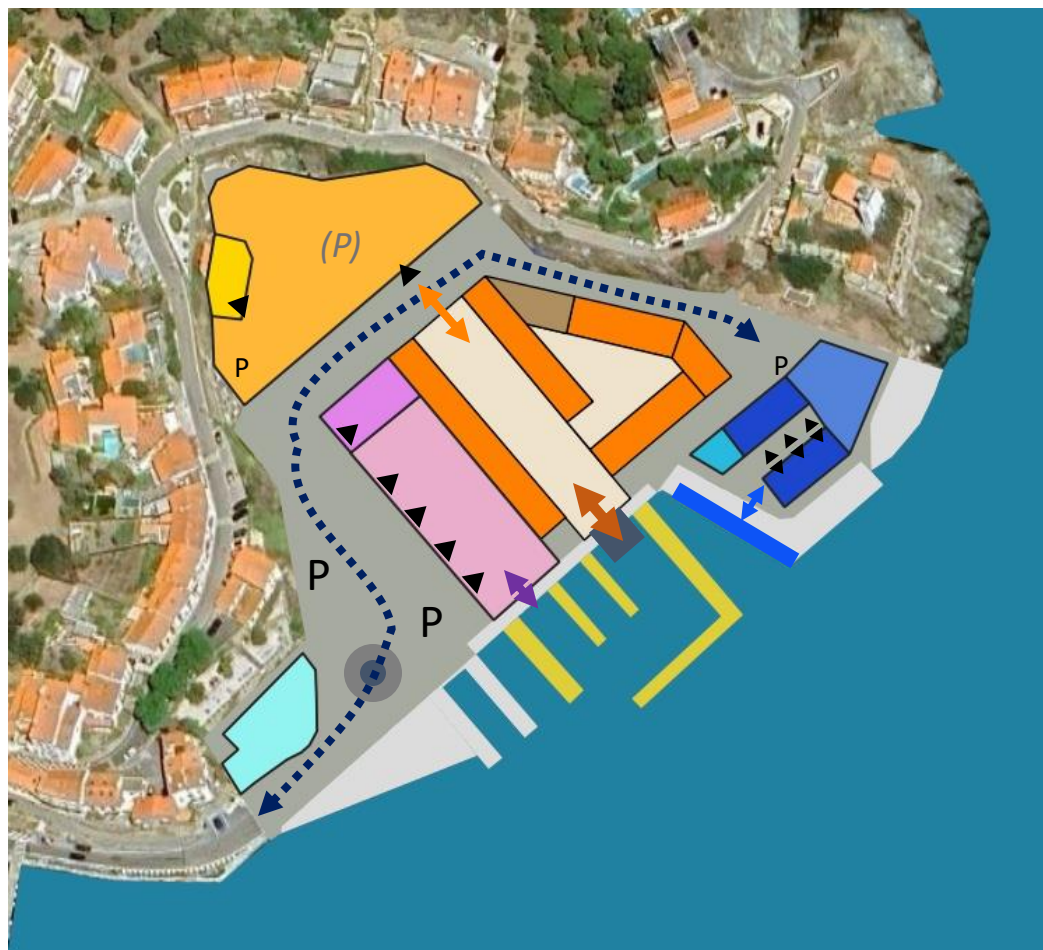
Dans ce contexte, le Département des Pyrénées Orientales, propriétaire du port et en partenariat étroit avec son concessionnaire, ont souhaité engager **un ambitieux projet de restructuration de la zone pour accompagner le développement des différentes activités portuaires et qualifier ce secteur stratégique pour le port et la Ville**.

Ce projet **tient compte de la réalité des activités portuaires en place et intègre les opportunités liées au développement de nouvelles activités**, tout en appréhendant les enjeux liés à la qualité urbaine, patrimoniale et architecturale du lieu.

1.3.2. Le programme d'aménagement en surfaces

code	Espaces du programme	Surf. bâties (sdp m²)	Surf. Ext. (m²)
A	AIRE TECHNIQUE ET DE CARÉNAGE	-	2820
A_01	Espace commun extérieur	-	2605
A_02	Lot prestataire technique	-	215
B	PORT À SEC	40	3500
B_01	Espace commun extérieur	-	3500
B_02	Bâtiment de gestion et d'accueil des clients	40	-
C	PÔLE D'ACTIVITÉS MARITIMES	3610	400
C_01	Ensemble immobilier de l'Anse Gerbal	600	100
C_02	Ensemble immobilier des anciens magasins de marée*	3010	300
D	PÔLE PÊCHE	520	600
D_01	Chais d'armement	400	200
D_02	Aire de ramendage	-	400
D_03	Quai Gerbal pêche	-	-
D_04	Coopérative maritime	120	-
E	ACCUEIL, VOIRIE ET STATIONNEMENT	-	3050
E_01	Aire d'accueil	-	650
E_02	Voie intérieure et autres espaces libres	-	2400
F	TRAVAUX MARITIMES	-	-
	Totaux	4170 dont 2365 en rdc	10370

1.3.3. Le programme d'aménagement en schéma directeur fonctionnel



- Plan d'eau et organisation des manutentions :
 - . Installation d'un dispositif de protection du plan d'eau
 - . Déplacement de la manutention et création d'un ouvrage de transfert eau/terre
 - . Implantation pontons et catways d'attente pour le port à sec
 - . Aménagement du quai de débarque pour la pêche
 - . Installation de pontons pour IEEM-CEFREM + Plongée
- Espaces techniques et de stockage à terre :
 - . Aire technique et carénage
 - . Port à sec d'une capacité d'env. 210 bateaux sur 3 niveaux
 - . Maintien du Charpentier
 - . Nouveau local Service manutention + accueil Port à sec
- Activités halieutiques :
 - . Chais d'armement
 - . Aire d'entretien des filets
 - . Coopérative maritime
- . Ensemble immobilier de l'Anse Gerbal
- Ensemble immobilier des anciens magasins de marée :
 - . IEEM tel qu'aujourd'hui + mise aux normes
 - . Plongée tel qu'aujourd'hui + mise aux normes
 - . Extension pour l'accueil d'autres activités « grand public »
- Voirie et stationnement :
 - . 1 grand espace à l'entrée du site pour le public, les professionnels et les clients
 - . 1 partie de l'aire technique peut être mobilisée en saison

1.4. Enveloppe budgétaire et phasage

1.4.1. Enveloppe budgétaire

Notion d'« Enveloppe Travaux »

L'enveloppe financière affectée aux travaux de l'OPERATION D'AMÉNAGEMENT DE L'ANSE GERBAL est de :

Il faudra probablement revoir ces estimations sur la base de l'étude en cours sur la problématique de la mise à l'eau ?
Les écarts prix d'une solution à l'autre sont importants

MONTANT ESTIMATIF DES TRAVAUX HT	8 794 850,00 €	<i>Code Programme</i>
DONT TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES	8 295 850,00 €	
<i>dont déconstruction partielle de l'ancienne criée HT</i>	<i>300 000,00 €</i>	
<i>dont aménagement d'une aire technique et de carénage HT</i>	<i>1 223 000,00 €</i>	A
<i>dont aménagement d'un port à sec HT</i>	<i>1 055 900,00 €</i>	B
<i>dont aménagement d'une zone pêche HT</i>	<i>808 950,00 €</i>	C
<i>dont la réhabilitation du bâtiment Pôle d'activités maritimes HT</i>	<i>3 074 500,00 €</i>	D
<i>dont l'aménagement de voies diverses et d'une aire de stationnement HT</i>	<i>457 500,00 €</i>	E
<i>dont travaux maritimes HT</i>	<i>1 375 000,00 €</i>	F
DONT EQUIPEMENT DE MANUTENTION	500 000,00 €	
<i>Acquisition d'un engin de manutention (à déterminer)</i>	<i>500 000,00 €</i>	
Total TTC (TVA 20%)	10 553 750,00 €	

Cette enveloppe comprend :

- la réalisation de l'ensemble des prestations décrites dans le présent programme, y compris espaces extérieurs ;
- le raccordement des ouvrages aux différents réseaux existants ;
- le(s) appareil(s) élévateur(s) nécessaire(s) selon la configuration du bâtiment ;
- les équipements et mobiliers « spécifiques », notamment immobiliers par destination (banque d'accueil, vestiaires, ...).

Cette enveloppe ne comprend pas :

- o les aléas techniques / les branchements divers / le mobilier et la signalétique / les honoraires MOE / les assurances

L'attention des candidats est attirée sur le fait que cette enveloppe 'travaux' est à respecter rigoureusement ; aucun dépassement ne sera admis.

Le Concepteur doit veiller à la crédibilité de ses estimations. Une attention sur le respect du coût 'travaux' estimé devra être portée dès la phase de consultation de la mission de Maître d'œuvre, puis dans la poursuite des études de conception.

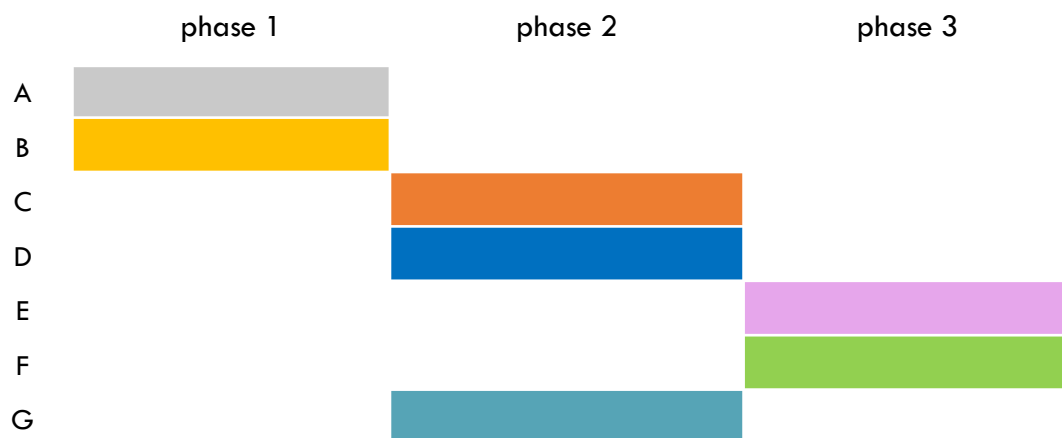
Le Concepteur apportera toutes les précisions permettant d'apprécier son estimation.

_ **A noter**

Une contre-expertise du projet du Maître d'œuvre pourra être effectuée afin de s'assurer de la fiabilité des chiffrages présentés. D'autre part, d'autres marchés sont ou seront lancés dans le cadre du projet :

- mission de contrôle technique
- mission de coordination sécurité et protection de la santé
- mission d'ordonnancement – pilotage – coordination

1.4.2. PHASAGE ET CALENDRIER



Ce phasage a été co-établi par le CD66 et le concessionnaire du site.

Pour chaque opération du programme d'aménagement il conviendra d'en préciser le calendrier opérationnel.

2.

Synthèse des besoins et des enjeux

2.1. Synthèse des besoins et des attentes

Les acteurs du projet

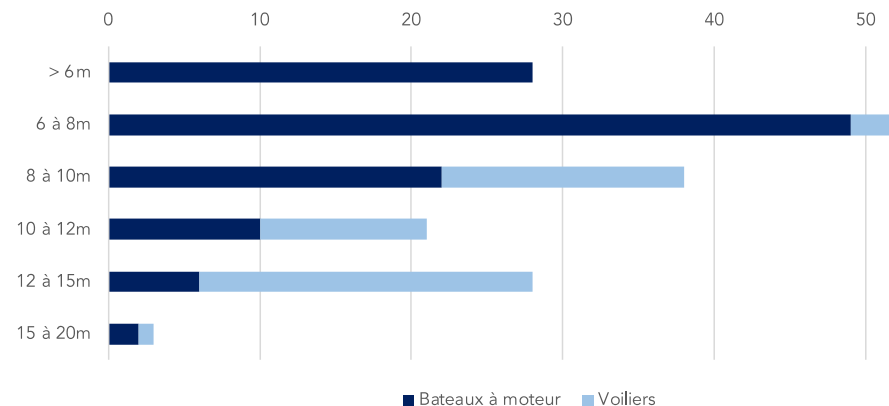
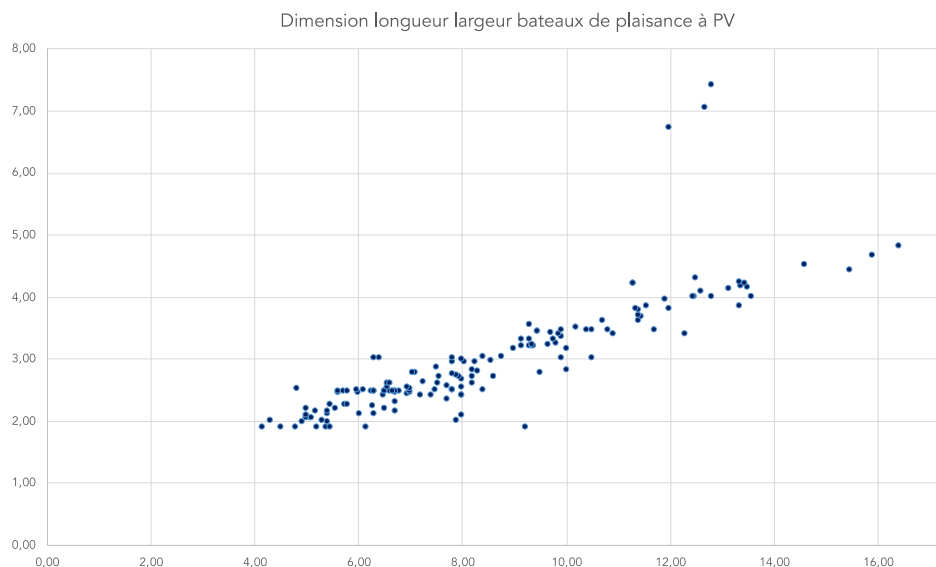
Les entretiens ont été réalisés entre février et avril 2024.

Entité	Société	Nom	Prénom
Club de plongée « CAP Plongée » & Restaurant « Le Petit Ponton »	CAP Plongée & Le P'tit Ponton	DARNAULT	Jules
Centre de recherche CEFREM	CREM	LENFANT	Philippe
Pêcheur 1 utilisant les locaux de la criée	1er prud'homme	MARTINEZ	Manuel
Pêcheur 2 utilisant les locaux de la criée	Pêcheur	BAYONA	Vincent
Pêcheur n'utilisant pas les locaux de la criée	Fileyeur	LUCIDO	Franck
Criée de Port la Nouvelle	Criée de Port la Nouvelle	PUECH	Stéphane
Charpentier de marine	Terre Mer Charpente	PILATE	Franck
Coopérative des pêcheurs (hors station d'avitaillement)	Coopérative des pêcheurs	DIAZ	Gabriel
Service manutention et de carénage (concessionnaire)	Compagnie Port-Vendraise	LE COZIC	Yann
Futur exploitant du port à sec et gestionnaire du bâtiment dit de « la criée »	Compagnie Port-Vendraise	LE COZIC	Yann
Représentant des usagers de plaisance	Représentant du CLUPPIP	VENES	Jacques
Mairie de Port-Vendres	Maire de Port-Vendres	MARTY	Grégory
Mairie de Port-Vendres	DGS Mairie	AMOURI	Katia
Projet de conserverie	Pêche & Conserverie de la Côte Vermeille	BONNIN	Alexandre
Poissonnier restaurateur	Poissonnerie de la Côte Catalane	BADIE	Nicolas
Chantier naval et vendeur de bateaux	Bear-Yachting	GRUET	Philippe
Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales (concédant)	CD 66	CARRIER	Grégoire

2.1. Synthèse des besoins et des attentes

Données d'entrée sur les enjeux liés à la manutention : les besoins liés aux bateaux de plaisance

Les données de la flotte port-vendraises permet d'orienter les réponses au besoin en zone technique et manutention.









> 6m	28	16%
6 à 8m	52	31%
8 à 10m	38	22%
10 à 12m	21	12%
12 à 15m	28	16%
15 à 20m	3	2%

TOTAL	170	100%
--------------	-----	------

2.1. Synthèse des besoins et des attentes

Données d'entrée sur les enjeux liés à la manutention : les besoins liés aux bateaux professionnels

Sont ici présentés les navires de services maritimes et portuaires enregistrés à Port-Vendres susceptibles de recourir aux services de l'aire technique et de carénage.

		Poids	Longueur	Largeur
	Pilotine Massane	46 T	16,00m	5,06m
	La Marinada (Douanes)	56 T	23,80m	5,34m
	Aquavista	41 T	17,00m	6,50m
	P 614	35 T	22,00m	5,00m
	Tossut (pêche)	18 T	16,00m	4,50m
	SNSM	24 T	16,50m	5,00m
	Tech Le Fort (CNEC)	21 T	16,00m	4,50m

2.1. Synthèse des besoins et des attentes

Activités	Invariants et options	Variables	Commentaires
Pêche	Boxes d'armement individuels Frigos individuels 2m³ Option : Projet de conserverie artisanale	Nombre de pêcheurs (5 à 6 identifiés) Idem Dimensionnement (215m ² avec possibilité de niveau en R+1)	<i>Pas de mutualisation possible entre les pêcheurs</i> <i>Installation sur le site jugée non prioritaire compte-tenu de son caractère grand public</i>
Plaisance	Aménagement d'un port à sec : Racks, manutention, pontons d'attente et services	Nombre de places Modalités de transfert et de mise à l'eau	<i>Intérêt du port à sec comme outil de restructuration du plan d'eau > Augmenter taille des bateaux à flot</i>
Services aux bateaux (plaisance et pros)	Espace de travail à terre et aire de carénage	Nombre de places et répartition carénage / technique (sans carénage) Localisation	<i>Fort enjeu de phasage pour répondre à une demande urgente de pouvoir caréner sur site</i>
	Manutention bateaux : mise à l'eau, transfert, stockage (et complémentarités possibles avec port à sec)	Capacité de levage et type d'outils Localisation	<i>Complémentarité avec ports voisins à préciser, notamment pour les grandes unités + interfaces port à sec</i>
	Station de carburant	Projet engagé	<i>Intégrer enjeux accessibilité camion</i>
Activité plongée	Consolidation de l'activité existante sur le site	Bâti actuel > problématique ERP Ou nouveau bâtiment ?	<i>Besoin important en termes de stationnement auto en lien avec l'activité</i>
Activité scientifique	Consolidation vocation scientifique IEEM-CEFREM	Bâti actuel > problématique ERP Ou nouveau bâtiment ? Pompage eau de mer à envisager	<i>Travaux de réhabilitation récents qui justifie le maintien sur site dans un premier temps</i>
Ouverture du site au Grand Public	Site d'accès contraint / présence de fonctions grand public (poissonnerie et restaurant)	Consolidation ou suppression de ces fonctions ? > impact sur l'ouverture du site (notamment auto)	<i>Si maintien, nécessité de travailler en amont pour inciter à venir + gestion du stationnement / la délocalisation sur d'autres secteurs du port peut aussi s'envisager</i>

2.2. Synthèse des enjeux de développement

Enjeux techniques	Agitation du plan d'eau	Problématique de mise à l'eau des bateaux de la zone technique et du port à sec Problématique liée à la tenue des pontons et à l'amarrage des bateaux (attente et amarrage permanent)
	Etat des ouvrages	Etat des pontons notamment Etat du terre-plein nord et capacité à accueillir un projet de développement compte tenu d'une portance limitée
	Etat du bâtiment de l'ancienne criée et des installations connexes	Etat globalement dégradé du bâtiment, à l'exception de la partie occupée par l'Université qui a réalisé des travaux de rénovation intérieure. Potentiel de réhabilitation de la partie « ancien ateliers de mareyage » (en r+1), mais problématique générale de non-conformité avec la réglementation ERP : accessibilité et sécurité incendie. Installations connexes inopérantes : tour à glace, station de pompage
Enjeux réglementaires	Enjeux archéologiques	Fort impact sur projet infra sur TP nord
	Enjeux liés à la présence du fort	Impact sur l'ensemble de la zone
Enjeux patrimoniaux	Valeur patrimoniale du bâtiment ?	Evoqué par quelques acteurs mais surtout pour son activité passée
Enjeux paysagers	Enjeux liés à la qualité des vues depuis le haut de l'anse	
Enjeux économiques et de cohérence avec le contrat de DSP	Le réaménagement de l'Anse Gerbal s'inscrit dans le cadre du nouveau contrat de concession pour l'exploitation du port et des activités portuaires de Port Vendres	Le projet devra être cohérent avec les principes exprimés par le gestionnaire et la capacité de l'exploitation à le porter

2.3. Les enjeux du site

Un site en entrée du port, excentré et exposé

Le plan de gestion du port de Port-Vendres se décompose en deux secteurs :

- Bleu : Pêche et plaisance (dont l'Anse Gerbal)
- Jaune : Commerce et croisière (avec un gestionnaire unique)



Les enjeux de la localisation du site :

- Interface ville-port : site isolé du centre-ville, sans visibilité commerciale
- Circulation, accessibilité : situation en « voie sans issue »
- Périmètre portuaire : situation à distance du « centre administratif du port »
- Exposé à l'agitation du plan d'eau, à l'entrée du Port
- Avec de forts enjeux de co-visibilité "depuis le haut »
- Inscrits dans un environnement patrimonial et paysager d'une grande qualité

2.3. Les enjeux du site

Une dynamique globale de requalification urbaine et portuaire

Le projet de l'Anse Gerbal est une opération majeure pour la reconquête portuaire car avec le bassin de l'Obélisque, le déplacement de la capitainerie et la construction du qua Dezoums. A l'échelle de la ville, c'est une opération essentielle pour la stratégie de requalification des espaces d'interface ville-port



2.3. Les enjeux du site

Un environnement urbanisé et une dimension patrimoniale

- . Le site de l'Anse Gerbal se caractérise par une situation en « imbrication urbaine » avec un quartier d'habitation situé à l'écart du centre-ville.
- . Enjeux de proximité des habitations : nuisances sonores et poussières (carénage et travaux sur les bateaux), hauteur des constructions (vue dégagée) et qualité des installations



2.3. Les enjeux du site

Une occupation du sol hétérogène et des conflits d'usage

Entre bâtiments et infrastructures dégradés et installation de nouvelles activités, le site présente une forte hétérogénéité. Les différents usages formels et informels qui s'y sont développés entrent régulièrement en conflit.








Description de l'occupation du sol :

L'ensemble du site est artificialisé (voirie en enrobé, quais en béton, bâtiments et édifices bâtis).

Les bâtiments en place sont tous anciens, pour certains en friche et sans intérêt patrimonial. Seul le bâtiment de la poissonnerie est récent.

Un programme de déconstructions est en cours pour les bâtiments situés dans le fond de l'Anse.

-  Bâtiment construit/installé récemment
-  Bâtiment ancien utilisé pouvant être démoli
-  Bâtiment en friche pouvant être démoli
-  Bâtiment en friche démoli récemment
-  Ensemble bâtiminaire protégé

2.3. Les enjeux du site Occupation du sol



La poissonnerie nécessite un accès incitatif et des capacités de parking pour fonctionner



Une voirie en cul-de-sac avec barrière (toujours ouverte) : nécessité d'aménager un retournement des véhicules (VL, PL), une cohabitation dangereuse avec la manutention



Un stationnement réservé aux utilisateurs professionnels et aux usagers mais non respecté

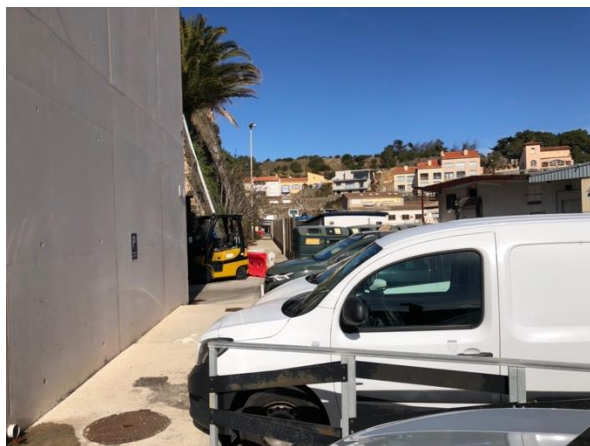


Une voie à grand gabarit vers/depuis la zone de parking au Nord du site



Stationnement dans la zone de carénage: usagers de la poissonnerie et du club de plaisanciers

2.3. Les enjeux du site Occupation du sol



Un stationnement réservé aux utilisateurs professionnels et aux usagers mais non respecté



Un cheminement piéton périphérique signalé mais peu pratique, encombré voire repoussant



2.3. Les enjeux du site Occupation du sol



Un foncier disponible situé au pied du mur de soutènement et du talus du Chemin de la Mirande qui se libère au gré des opérations de déconstruction des friches bâtementaires. L'ancienne maison a été conservée et attribuée (AOT) à Terre Mer Charpente en 2020.

Un stationnement réservé aux utilisateurs professionnels et aux usagers mais non respecté

Un équipement de carénage fermé car ne répondant pas aux exigences environnementales et réglementaires liées à l'activité

2.3. Les enjeux du site Occupation du sol



Une surface enrobée en affaissement qui ne peut pas porter de charges



À proximité immédiate du Fort Fanal, monument historique



Des édicules techniques obsolètes à déconstruire



Désalinisateur inopérant (autorisation environnementale)



Un accès piéton public condamné

2.3. Les enjeux du site Occupation du sol



Le quai couvert



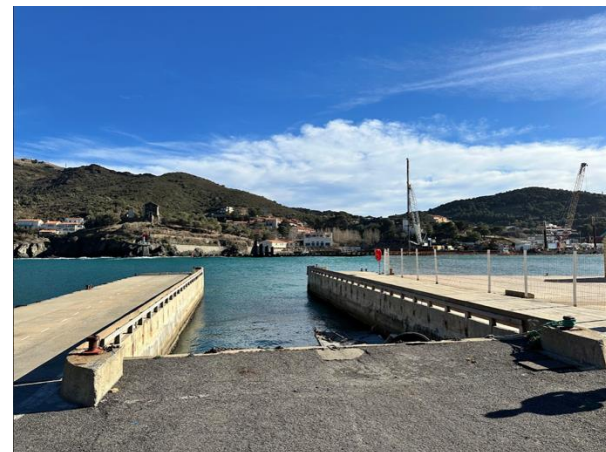
Des pontons bétons fortement dégradés



Des besoins de places à flot pour les usagers du site



Le quai Nord plus récent en bon état

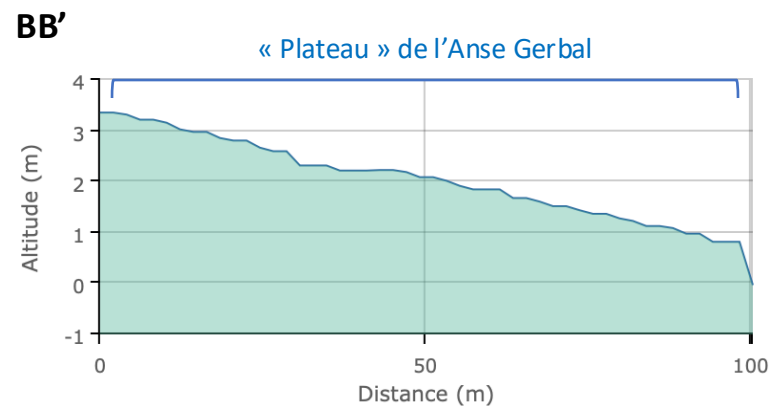
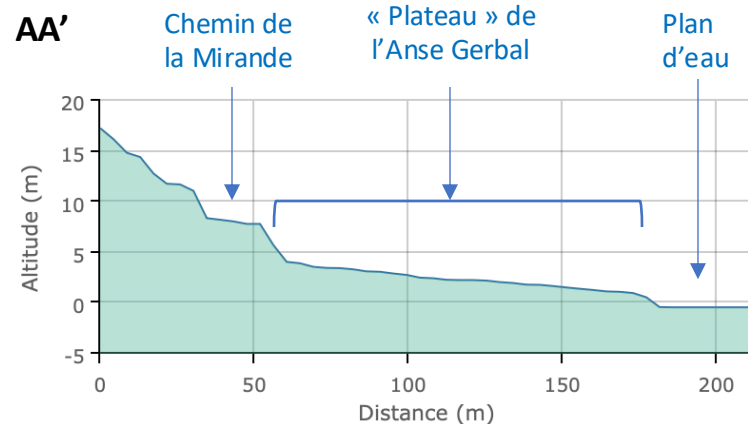
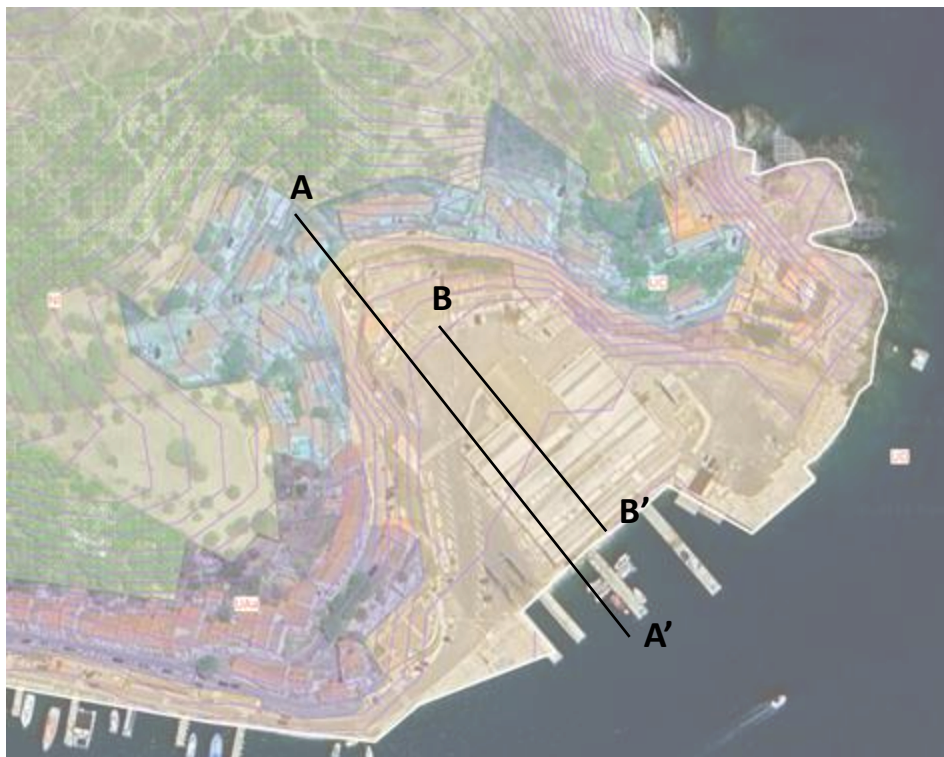


La darse actuelle de l'élévateur (nommée localement "darsette")

2.3. Les enjeux du site

Un terreplein portuaire encaissé

Le site de l'Anse Gerbal présente une topographie très marquée sur sa périphérie (talus, mur de soutènement) puis une pente douce (3%) vers le quai (BB' : -2,5m)



2.4. Les enjeux d'usages

Les enjeux de la filière pêche

- Forte baisse d'activité depuis la fin du chalutage en 2023 et l'arrêt de l'activité de carénage
- La flottille est désormais exclusivement constituée de petits métiers polyvalents pratiquant les arts dormants : filet / nasse / pot à poulpe.
- Au total 7 pêcheurs actifs 3 pêcheurs retraités exerçant à temps partiel
- Moins d'une dizaine de navires professionnels amarrés depuis l'entrée du bassin plaisance, Quai Pierre Forgas jusqu'au Quai du Fanal, sur un linéaire de 800m de quai, offrant peu de lisibilité à la filière
- La coopérative des pêcheurs est de facto en situation délicate. Fonctionne beaucoup avec les chalutiers d'Agde et Port La Nouvelle
- Divers modes de commercialisation : en direct (mareyeurs, restaurateurs, particuliers), aux criées de Port la Nouvelle (livraison à la charge du pêcheur) ou de Llança, ou via le réseau Poisaille.
- Peu/pas d'entente entre les pêcheurs. La mutualisation des outils n'est pas à l'ordre du jour. Un « repli sur soi » des pêcheurs en raison de :
 - la mise en sommeil des investissements et services à la pêche (carburant, glace, chais, carénage) ;
 - le désengagement en 2021 de la criée de Port la Nouvelle sur la ramasse des produits ports-vendrais pour leur vente à la criée de Port la Nouvelle, ce qui a conduit les pêcheurs à s'organiser individuellement
- Un point de convergence sur le maintien du bâtiment qui revêt à leurs yeux une valeur patrimoniale
- La fermeture partielle du quai du Fanal, trop dégradé, où s'amarraient certains pêcheurs, a conduit le port à proposer à ces derniers un hébergement au sein du bâtiment de l'ancienne criée.
- Les conditions d'exploitation des locaux de la criée sont très dégradées et en contradiction avec les normes sanitaires.



2.4. Les enjeux d'usages

Zone technique et manutention

La zone technique de l'Anse Gerbal accueille historiquement des unités de plaisance, de pêche et des bateaux de service. La fermeture de l'aire de carénage a généré un transfert des fonctions techniques dans les ports voisins.

La mise en œuvre d'un projet global de réaménagement de l'Anse amène nécessairement à réinterroger les modalités possibles d'organisation de la manutention et des espaces de travail à terre associés.

Pour la manutention, les grands enjeux repérés sont les suivants :

- La manutention s'organise avec un élévateur à sangles de 160 T . Cet équipement apparaît surdimensionné par rapport à l'essentiel de la flotte manutentionnée sur site. Cela génère des modalités de fonctionnement assez contraignantes pour l'exploitant : coût d'exploitation, manque de polyvalence, complexité des opérations, forte consommation d'espace ... La recherche d'une optimisation dans le dimensionnement (et le type d'engin) apparaît nécessaire. Cela amène à interroger les opportunités possibles d'organisation de synergies avec les ports voisins, notamment dans la manutention des très grandes unités.
- Le type d'outil (élévateur à sangles) pourrait également être questionné en raison de son manque de polyvalence et de capacité à s'adapter à de nouveaux marchés (largeur figée par les dimensions de la darse)
- La localisation de la manutention pose des problèmes fonctionnels importants : entrée de site, cohabitation dangereuse avec certaines fonctions ...
- Enfin, le choix de l'outil de manutention devra intégrer les projets envisagés sur la zone et notamment la mise en service d'un port à sec pour la plaisance. Les opportunités de mutualisation des outils entre les usages techniques et les besoins liés au port à sec sont importantes.

Une mission spécifique est actuellement en cours

> Assistance à maîtrise d'ouvrage pour le choix et la définition des caractéristiques de l'ouvrage de transfert terre-mer comprenant l'acquisition d'un engin de manutention adapté

2.4. Les enjeux d'usages

Les fonctions liées à l'organisation des espaces de travail à terre

Pour l'organisation des espaces à terre, les enjeux repérés sont :

- Le dimensionnement des espaces de travail est à associer aux réflexions en lien avec le choix du dispositif de manutention. En effet, les choix réalisés sur le volet de la manutention conditionneront directement le dimensionnement des espaces de travail, notamment dans l'organisation des accès et des circulations
- L'organisation des espaces de travail à terre devra également tenir compte des enjeux en lien avec la situation hydrique du territoire. Il conviendra de mettre en place une solution et un process qui permette de rationaliser l'usage de l'eau douce dans la gestion des opérations de carénage. Cela renvoie à la fois au dimensionnement de l'aire de carénage VS espaces de travail à terre, aux choix opérés en termes de process et d'équipements ainsi qu'aux modalités de gestion future.
- Le dimensionnement des espaces à terre tiendra également compte des opportunités de complémentarités entre les besoins de mise à terre de la plaisance VS ceux de l'activité professionnelle qui s'organise à d'autres périodes
- Enfin, la conception des espaces de travail à terre devra se faire en cohérence avec la réorganisation globale de la zone, et notamment tenir compte des enjeux de cohabitation avec d'autres activités. Les articulations entre la réflexion sur la localisation des espaces de travail à terre et le choix de l'outil de manutention nécessitera également une attention toute particulière. La localisation et l'organisation de la future zone technique se fera également en tenant compte de la présence d'une activité professionnelle sur la zone (charpentier de marine).

2.4. Les enjeux d'usages

Les fonctions liées au développement d'un port à sec

L'Anse Gerbal présente des caractéristiques très favorables au déploiement d'une offre de port à sec, notamment pour dégager :

- Des capacités d'accueil pour la plaisance dans un contexte de marché très demandeur compte tenue de l'attractivité du bassin de navigation
- Des marges de manœuvre pour recomposer les emplacements à flot, et ainsi sortir de l'eau des petites unités pour créer des emplacements pour des unités plus longues.

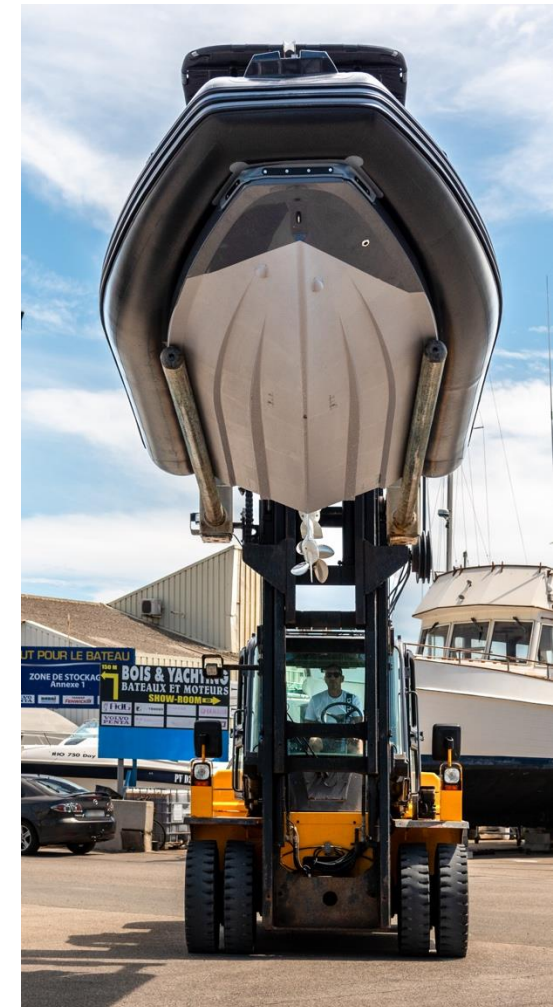
Un port à sec est une offre de service qualitative :

- . Elle propose le même niveau de services qu'une place à flot sans les contraintes associées
- . Elle s'organise avec du matériel performant et en accordant une place importante à la qualité de la relation client : disponibilité et réactivité notamment
- . Au-delà du stockage et de la manutention, l'offre port à sec déploie également des services connexes et accompagne le client dans sa pratique
- . Le port à sec peut être un outil de recomposition des plans d'eau, cela nécessite la mise en place de contrats et d'une démarche de commercialisation adaptée

Les briques programmatiques d'un port à sec se compose ainsi :

- . Des capacités de stockage des bateaux (petites unités 6 à 8m), à positionner au plus près de la mise à l'eau
- . Un outil de manutention performant et géré par un professionnel
- . Un lieu pour l'accueil des clients et la gestion du port à sec
- . Du stationnement pour les véhicules des clients
- . Un ponton d'attente (de l'ordre de 30% des capacités)

La conception du port à sec présente des enjeux d'articulation importantes avec les réflexions autour du mode de manutention (recherche de mutualisation de moyens) et plus largement l'organisation générale de la zone compte tenus des enjeux de cohabitation.



2.4. Les enjeux d'usages

Les fonctions liées au développement d'un port à sec

Le stockage des bateaux

Le stockage des bateaux se fera sur des racks pour densifier au maximum l'usage du sol. Les caractéristiques physiques de l'anse Gerbal sont particulièrement favorables à l'aménagement d'un port à sec vertical. Il conviendra néanmoins d'être vigilant sur la hauteur du stockage et de chercher une solution peu impactante au plan paysager mais permettant de dégager suffisamment de capacités pour solidifier le modèle économique. Un développement sur 3 niveaux de stockage apparaît cohérent avec les enjeux liés à l'aménagement de la zone. 4 étages serait éventuellement possible avec des niveaux ramassés pour les semi-rigides.

Le stockage des bateaux sous couvert présente un réel intérêt en termes de qualité de prestations. Les modalités d'intégration d'une solution de stockage des racks dans le contexte de l'Anse Gerbal restent à être vérifiées.

La manutention des bateaux

Le stockage en rack impose l'usage d'un chariot à fourche pour sortir / gerber les bateaux en hauteur. Pour le transfert et la mise à l'eau, deux approches sont possibles

- L'usage du même chariot élévateur sur la totalité du site. Cela impose un quai vertical et l'achat d'un chariot à déport négatif
- Le transfert vers un autre enfin de type chariot hydraulique, qui utiliserait une cale de mise à l'eau

Le choix du process pour le port à sec est à faire en lien étroit avec les réflexions sur l'évolution du mode de manutention pour les fonctions techniques

La gestion de l'attente

Le fonctionnement d'un port à sec nécessite de pouvoir gérer l'attente à flot des bateaux, au départ et à l'arrivée. Le besoin est évalué autour de 30% de la capacité globale de stockage à terre. L'objectif est notamment de pouvoir gérer un nombre de retour important et concentré dans le temps de bateaux (arrivée d'une dégradation météo rapide alors qu'une grande partie de la flotte est en mer). Idéalement, les pontons s'utiliseront en long side pour pouvoir déplacer les bateaux facilement sans avoir à démarrer le moteur et pour pouvoir amarrer les bateaux sur plusieurs épaisseurs en ainsi écrêter les pics.

La qualité de services

L'attractivité d'un port à sec, et donc sa capacité à capter des clients, est directement liée à la qualité de l'offre de services. Cela renvoi pour beaucoup au niveau de réactivité, disponibilité et professionnalisme de l'équipe en charge de la gestion et de sa capacité à proposer une expérience client de qualité. Cela nécessite également de prévoir des espaces de qualité pour accueillir les clients et de garantir des capacités de stationnement automobiles à proximité du port à sec.

2.4. Les enjeux d'usages

Enjeux d'aménagement les autres activités maritimes

L'Anse Gerbal accueille d'autres activités en lien avec la mer, présentant chacune des modalités de fonctionnement, des besoins et des opportunités de développement spécifiques.

Plongée et restauration

Une activité de plongée, couplée à un restaurant, s'est développée sur le site dans les locaux de l'ancienne criée. L'activité est particulièrement importante et s'inscrit dans des perspectives de développement favorables. L'évolution de l'activité sur le site devra composer avec les enjeux suivants :

- . Les bâtiments actuels sont jugés très fonctionnels pour l'activité (traitement des sols, unité de lieu ...).
- . Mais les bâtiments ne respectent pas la réglementation ERP et questionnement sur capacité à évoluer pour y répondre
- . Mise en évidence de besoins de stationnement importants (évalué autour de 80-100 places) + dépose bus
- . Besoin en emplacements pour l'amarrage de bateaux, avec nécessité d'être au plus proche des locaux au regard du poids du matériel déplacé
- . Expression d'un intérêt pour convertir actuelle darsette en fosse de plongée

Activité scientifique

Le site accueille également des activités scientifiques en lien avec la plateforme IEEM-CREM dépendant de l'université de Perpignan. L'activité y implanté de manière pérenne et des projets de développement de nouvelles activités sont envisagées.

Par rapport à la réorganisation de l'Anse Gerbal, il convient de rappeler les enjeux suivants :

- . Site et bâtiments actuels très adaptés à l'activité avec perspectives de développement possibles
- . Travaux de rénovation lourde en cours, notamment au niveau de la charpente
- . Besoin d'emplacements pour l'amarrage des bateaux

Charpentier marine

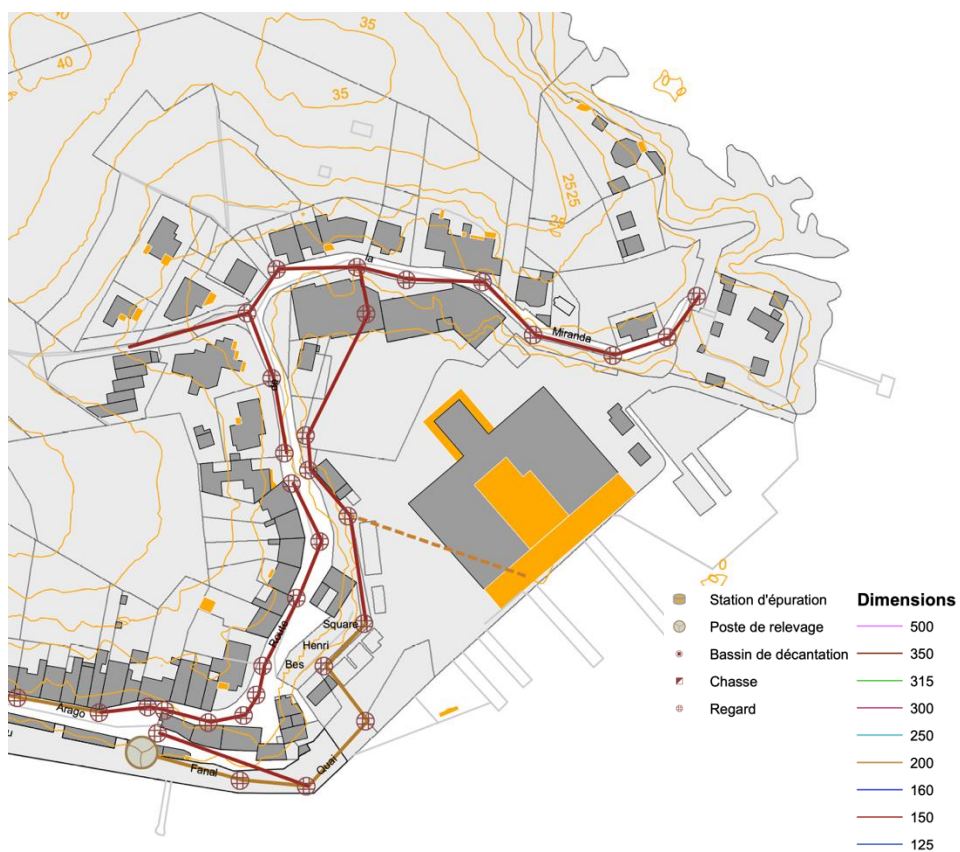
Enfin, le site accueille une activité de charpenterie de marine. Le fondateur est reconnu dans la profession pour être un véritable orfèvre, peut jouer un rôle intéressant demain dans l'animation de la zone

- . Activité très perturbée à ce jour avec fermeture manutention et carénage, qui impose à l'entreprise de travailler en dehors de PV. Volonté de consolider son activité sur le site avec mise en place de projets de modernisation de ses installations (auvent)
- . Activité à intégrer dans les réflexions sur la relocalisation et le dimensionnement des espaces de travail à terre.

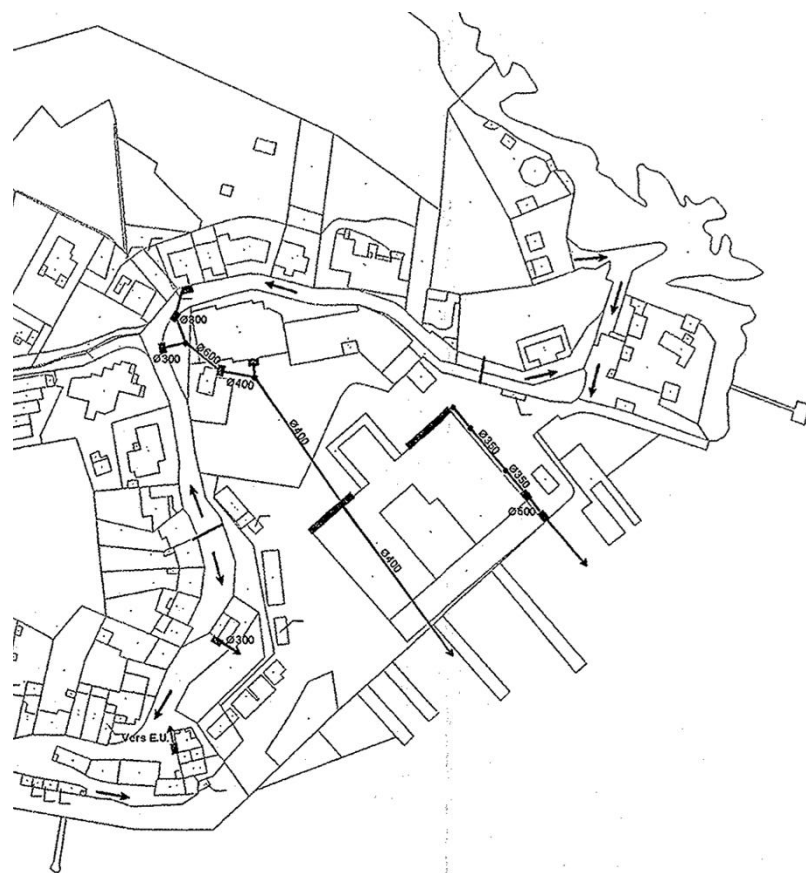
2.5. Les enjeux techniques

La desserte du site par les réseaux

Le site est desservi par des réseaux séparatifs d'assainissement EU et EP.



Extrait du plan du réseau d'assainissement des eaux usées

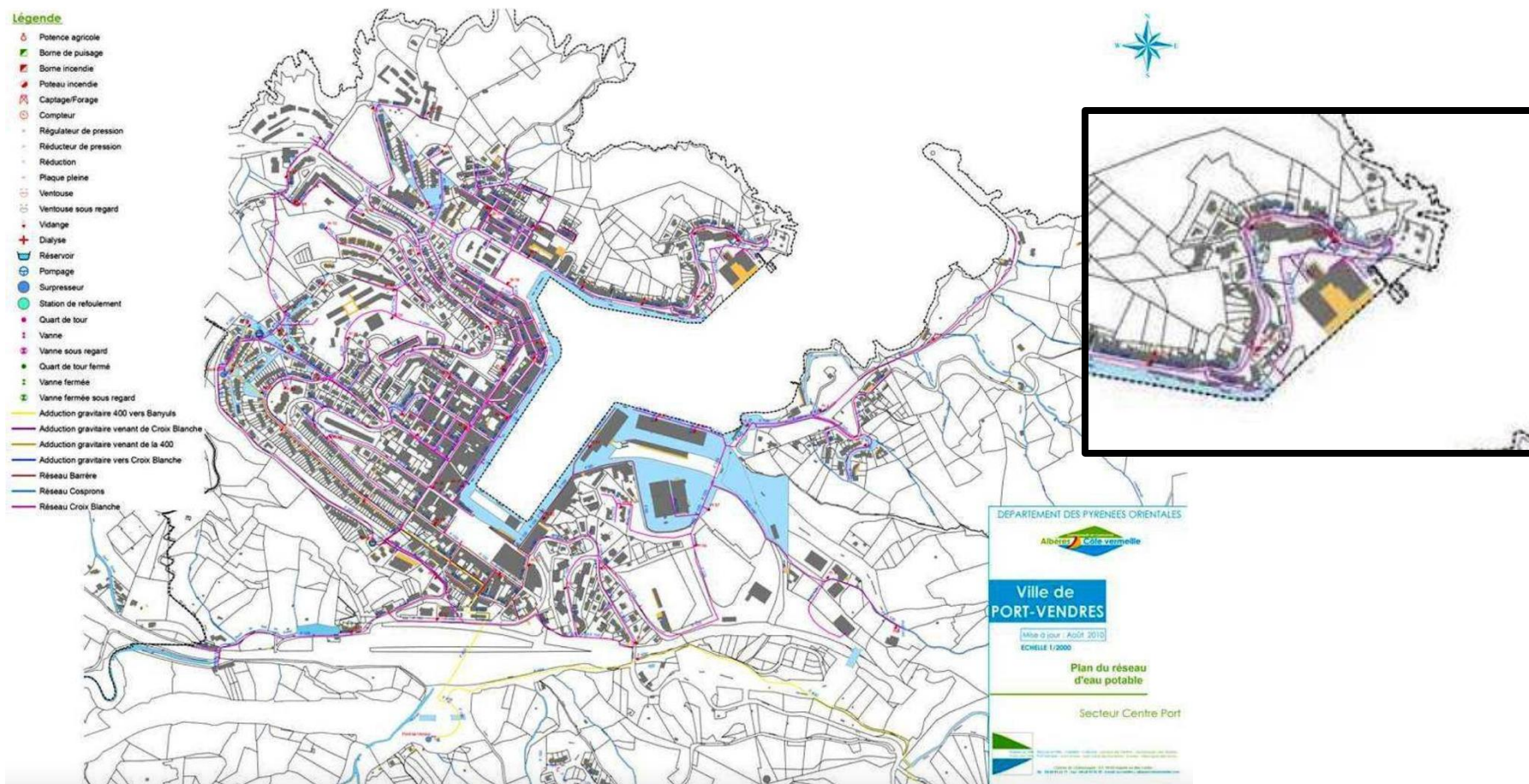


Extrait du plan du réseau d'assainissement des eaux pluviales

2.5. Les enjeux techniques

La desserte du site par les réseaux

Le site est desservi en eau potable.



2.5. Les enjeux techniques

Des précisions à apporter

Le site présente des enjeux techniques à affiner en phase d'études préliminaires puis en phase d'avant-projet :

- Étude géotechnique : il conviendra de mener des études de caractérisation du sous-sol avec volet hydraulique (étude G1).
- Archéologie : le site présente une forte sensibilité, il conviendra éviter d'atteindre les seuils réglementaires déclenchant des investigations.
- Amiante, plomb : chaque opération de déconstruction bâtementaire et notamment l'ancienne criée devra faire l'objet de diagnostics dès le début des études maîtrise d'œuvre.
- HAP : toutes les surfaces enrobées seront toutes à reprendre, elles feront l'objet d'un diagnostic

3.

Cadre réglementaire applicable

3.1. Le plan local d'urbanisme

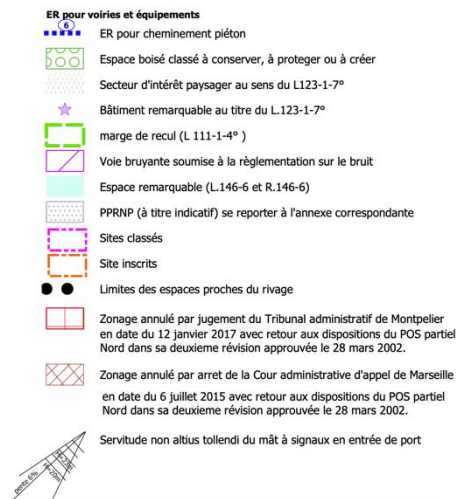
Des règles de destination et de hauteurs limitatives

Définition : La zone UD recouvre le Pla du Port et une grande partie de la rade de Port-Vendres dont la totalité appartient au Domaine Public Maritime (non concédé, ou concédé à la chambre de Commerce et d'Industrie des Pyrénées-Orientales par Arrêtés Ministériels des 28 octobre 1969 et 15 octobre 1975). Elle englobe également des terrains dont la gestion a été transférée au Département et à la Commune, ainsi que certains terrains dépendant du Domaine Militaire.

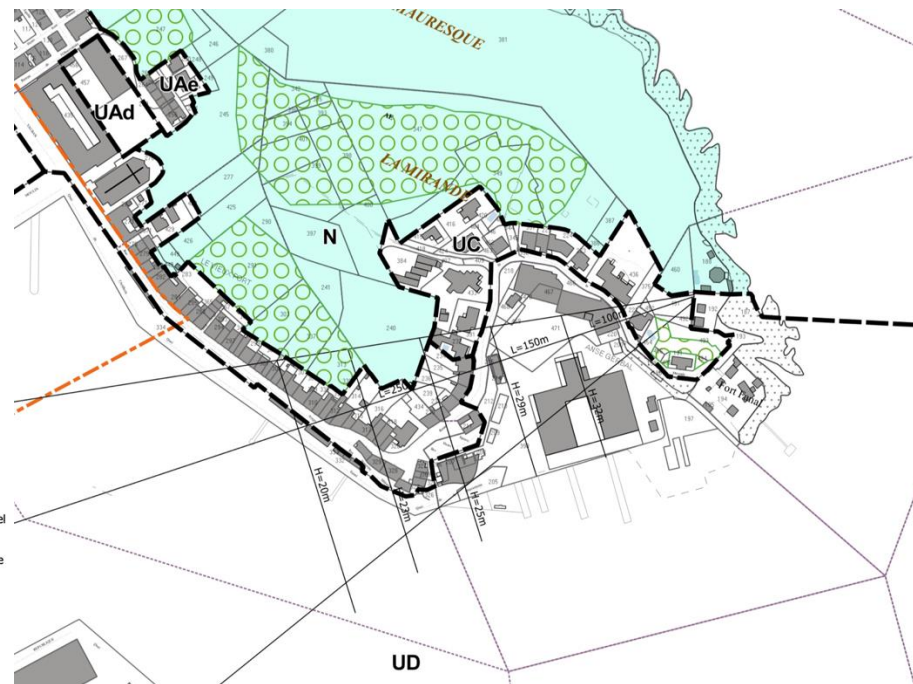
Il s'agit d'une zone d'activités liées à la fonction portuaire et à la mer : commerce, pêche, plaisance ainsi que des activités annexes de commerce et d'animation (poissonnerie, restauration, artisanat...).

Occupation et utilisation du sol autorisées :

1. Les ouvrages, bâtiments, équipements et les installations classées pour la protection de l'environnement ayant un rapport avec l'exploitation du port ou de nature à contribuer à l'animation et au développement de celui-ci.
2. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.
3. La confortation des constructions existantes.



Accès et voirie	Pas d'enjeux particulier
Desserte par les réseaux	Pas d'enjeux particulier
Implantation des constructions	≤ 0,50 m des limites séparatives
Emprise au sol	Non réglementée
Hauteur des constructions	12 mètres, sauf impératif technique Servitude non altius tollendi

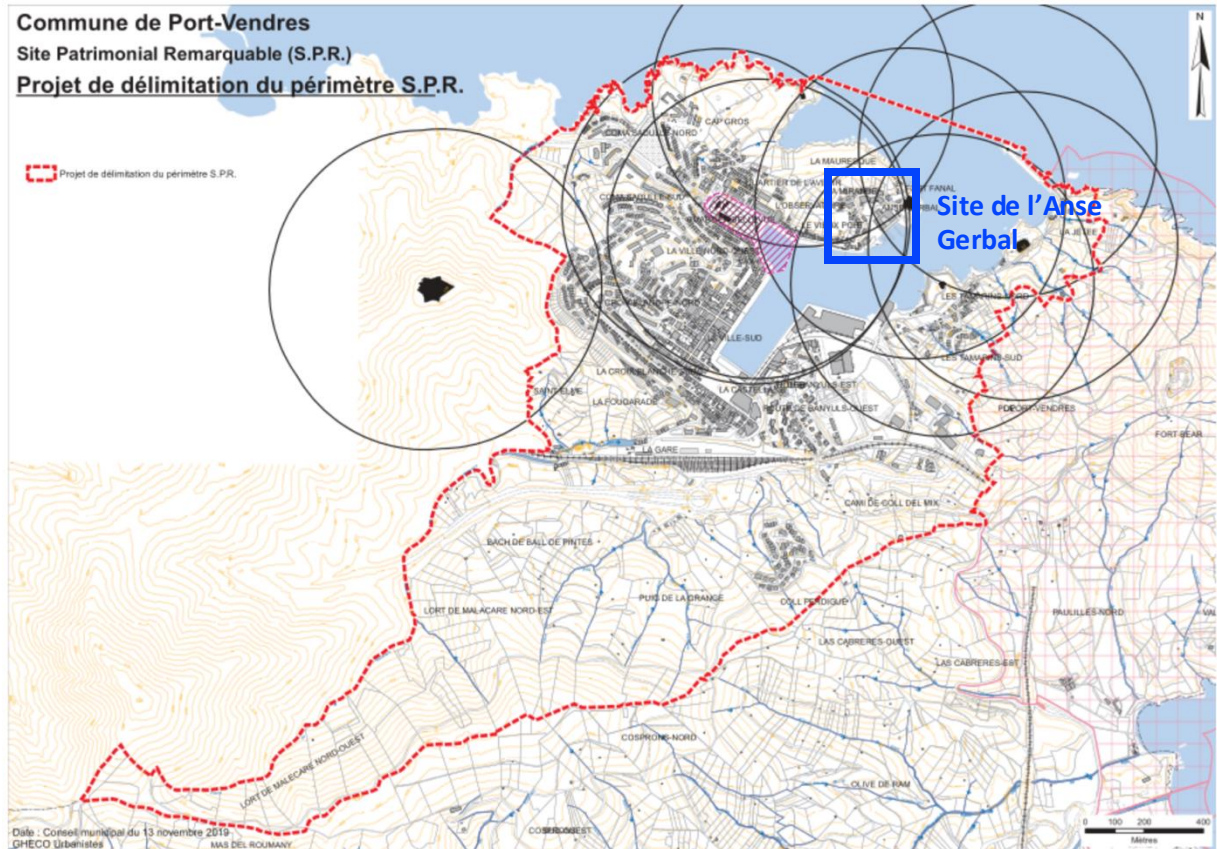


3.2. La réglementation patrimoniale

Le site patrimonial remarquable

L'arrêté ministériel du 29 juin 2022 classe et délimite le site patrimonial remarquable (SPR) de la commune de Port-Vendres, "considérant qu'en raison de la qualité et de la valeur d'ensemble de son patrimoine, la conservation, la restauration, la réhabilitation et la mise en valeur de l'ensemble formé par l'ensemble urbain et l'écrin paysager de Port-Vendres présentent un intérêt public au point de vue historique, architectural, archéologique, artistique et paysager" (extrait de cet arrêté).

Le site de l'Anse Gerbal est entièrement inclus dans ce périmètre, de même que l'ensemble des espaces urbanisés du port et la ville.



3.2. La réglementation patrimoniale

Les monuments historiques

Le site est concerné par plusieurs périmètres de protection de monuments historiques classés ou inscrits.

PA00104098	Redoute du Fanal	Redoute du Fanal : inscription par arrêté du 6 juin 1933	1933/06/06 inscrit MH	2 ^{ème} moitié 17 ^{ème} siècle (1693)		Propriété de l'état
PA00104097	Redoute Béar	Redoute Béar : inscription par arrêté du 6 juin 1933	1933/06/06 inscrit MH	18 ^{ème} siècle	ouvrage de VAUBAN	Propriété de l'état
PA00104096	Place de l'Obélisque	Obélisque et ensemble architectural qui l'entoure : classement par arrêté du 3 avril 1920. Place avec les bâtiments et tous les ouvrages faisant partie du programme néo-classique initial, y compris le parement en élévation formant hémicycle dit Grand Fer à Cheval en bordure de la route départementale 114 et de l'avenue Vauban, et à l'exception des parties classées (cad. AE 108) : inscription par arrêté du 17 octobre 1995	1920/04/03 classé MH 1995/10/17 inscrit MH	2 ^{ème} moitié 18 ^{ème} siècle		Propriété de l'Etat ; propriété de la commune

Extrait du Règlement écrit du Plan local d'urbanisme de Port-Vendres

Un périmètre de protection d'un rayon de 500 mètres est délimité autour de ces monuments. Toute demande d'autorisation de construire à l'intérieur de ces périmètres est soumise à l'avis de Monsieur l'Architecte des Bâtiments de France.

3.3. La réglementation environnementale

Les conditions de soumission à évaluation environnementale

Le projet, compte-tenu de ses caractéristiques, peut être soumis à une procédure d'examen au cas par cas.

Milieux aquatiques, littoraux, maritimes		
	Evaluation environnementale	Examen au cas par cas
9. Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales.	a) Voies navigables et ports de navigation intérieure permettant l'accès de bateaux de plus de 1 350 tonnes.	a) Construction de voies navigables non mentionnées à la colonne précédente.
	b) Ports de commerce, quais de chargement et de déchargement reliés à la terre et avant-ports (à l'exclusion des quais pour transbordeurs) accessibles aux bateaux de plus de 1 350 tonnes.	b) Construction de ports et d'installations portuaires, y compris de ports de pêche (projets non mentionnés à la colonne précédente).
	c) Ports de plaisance d'une capacité d'accueil supérieure ou égale à 250 emplacements.	c) Ports de plaisance d'une capacité d'accueil inférieure à 250 emplacements.
		d) Zones de mouillages et d'équipements légers.
11. Travaux, ouvrages et aménagements en zone côtière.		a) Ouvrages et aménagements côtiers destinés à combattre l'érosion et travaux maritimes susceptibles de modifier la côte par la construction notamment de digues, de môles, de jetées, d'enrochements, d'ouvrages de défense contre la mer et d'aménagements côtiers constituant un système d'endiguement. b) Reconstruction d'ouvrages ou aménagements côtiers existants.

3.3. La réglementation environnementale

Les conditions de soumission aux dispositions de la loi sur l'eau

Le projet, compte-tenu de ses caractéristiques, sera soumis à une procédure « Loi sur l'eau ». Le montant des travaux maritimes déterminera le régime réglementaire : autorisation (A) ou déclaration (D).

IMPACTS SUR LE MILIEU MARIN

Au sens du présent titre, le milieu marin est constitué par :

- les eaux des ports maritimes et des accès aux ports maritimes sauf celles qui sont à l'amont du front de salinité dans les estuaires de la Seine, de la Loire et de la Gironde ;
- les eaux côtières du rivage de la mer jusqu'à la limite extérieure de la mer territoriale ;
- les eaux de transition des cours d'eau à l'aval du front de salinité ;
- les eaux de transition des canaux et étangs littoraux salés ou saumâtres.

Le front de salinité est la limite à laquelle, pour un débit du cours d'eau équivalant au débit de référence défini en préambule du présent tableau et à la pleine mer de vives eaux pour un coefficient supérieur ou égal à 110, la salinité en surface est supérieure ou égale à 1 pour 1 000.

4. 1. 1. 0. Travaux de création d'un port maritime ou d'un chenal d'accès ou travaux de modification des spécifications théoriques d'un chenal d'accès existant (A).

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 :

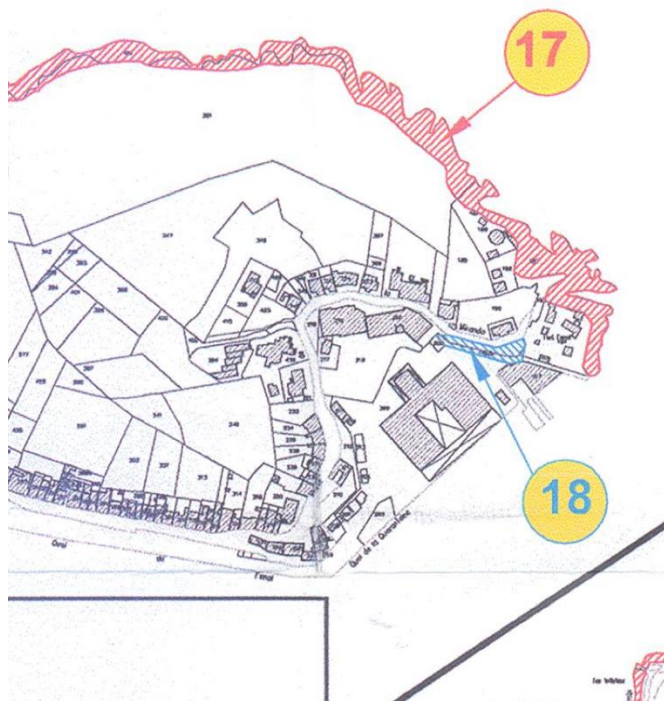
1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros (A) ;

2° D'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros (D).

3.3. La réglementation environnementale

Les risques naturels et technologiques

Le projet se situe en très grande majorité en-dehors des zones réglementaires du PPRN en vigueur. En périphérie Nord du site, le talus du Chemin de la Mirande est classé en zone bleu.



Désignation de la zone à risque		
N°	Localisation	Type de phénomène naturel
18	Anse Gerbal	Chute de pierres et/ou de blocs

Prescriptions Urbanistiques et Architecturales

①- Sont autorisés, sous réserve de ne pas aggraver le risque ni d'en provoquer de nouveaux (voir explication § IV.2.3. p.29, 30), que les aménagements et extensions mesurées des habitations existantes, les travaux et/ou constructions relatifs aux infrastructures, aux réseaux, aux exploitations de ressources naturelles relevant du service public, sous réserve que toute mesure ait été prise contre le risque d'éboulement (renforcement des talus et/ou du bâtiment sous-jacent dont l'accès ne se fera que par la façade non exposée). Les constructions ne devront pas faire l'objet d'une habitation, ni être destinées à recevoir du public (E.R.P.),

②- pas de constructions d'habitation nouvelles,

Prescriptions Constructives

③- accès reportés sur les façades abritées pour les constructions nouvelles (activités de service public, extension mesurée de l'existant, ...),

Autres prescriptions

④- mise en place d'ouvrages de protection en amont de la zone à sécuriser,

⑤- maintien en état d'efficacité optimum des ouvrages de protection.

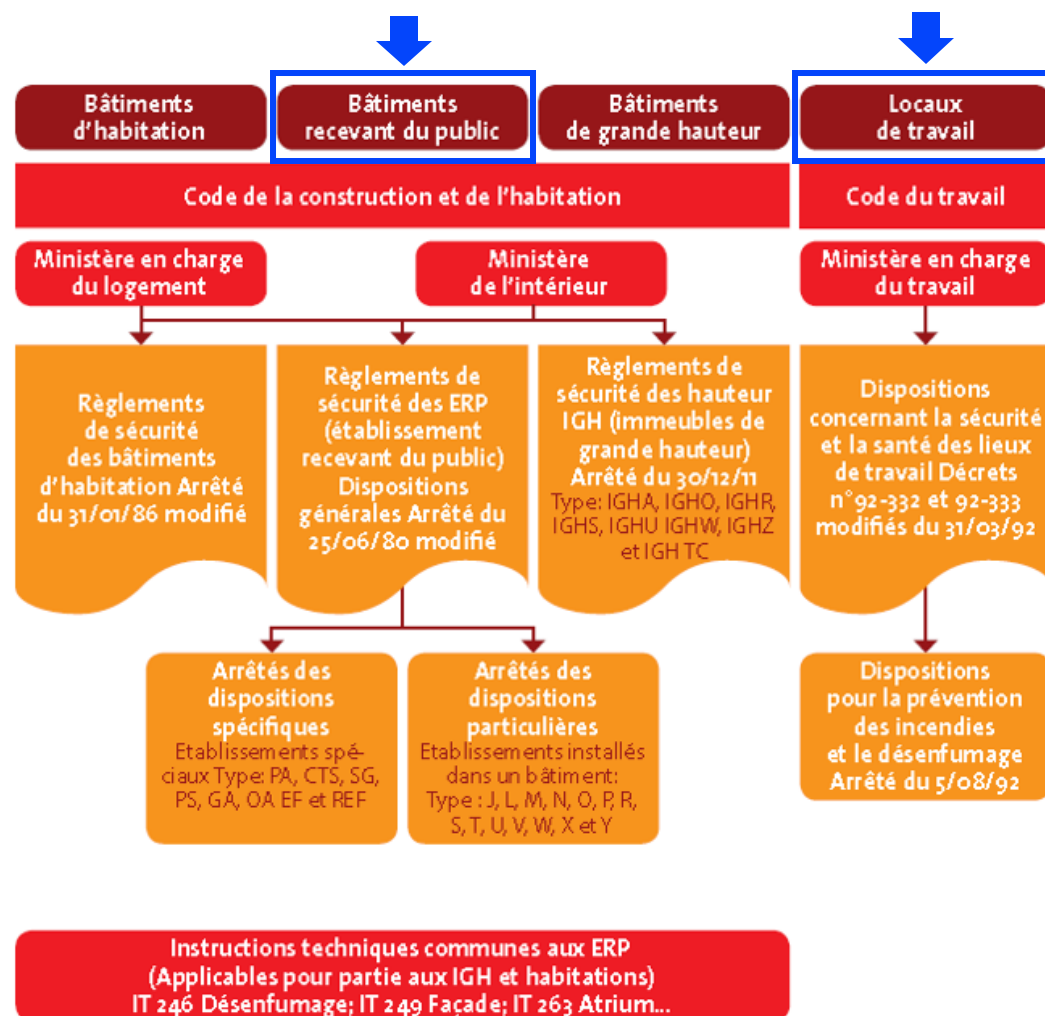
Le site n'est pas concerné par des risques technologiques.

3.4. La réglementation des constructions

La réglementation ERP

Toute construction se doit de respecter des réglementations selon son activité (travail, ERP, etc), son effectif, etc.

Le projet étant en pré-étude, les principes de réglementation sont généraux afin d'évoquer certaines contraintes.



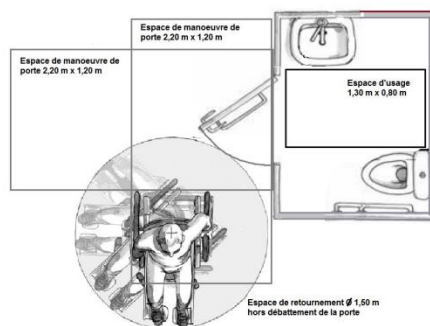
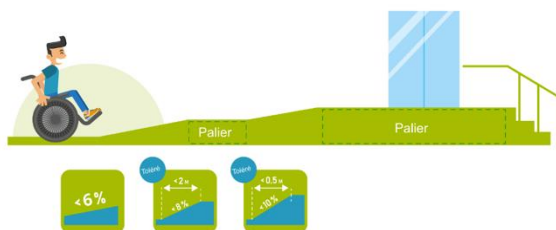
3.4. La réglementation des constructions

La réglementation ERP

Catégories d'ERP en fonction de la capacité d'accueil	
Effectif admissible	Catégorie
A partir de 1 501 personnes	1
De 701 à 1 500 personnes	2
De 301 à 700 personnes	3
Jusqu'à 300 personnes	4
En fonction de seuils d'assujettissement	5

En cas d'établissement recevant du public, ceux-ci se doivent de respecter l'accessibilité PMR, notamment les points principaux ci-dessous :

- cheminement PMR
- rampe d'accès avec palier de repos
- espace de retournement
- espace de manœuvre des portes
- stationnement adapté PMR
- mobilier et commandes adaptés à un usage PMR
- sanitaire PMR



Types d'ERP en fonction de la nature de leur exploitation				
Nature de l'exploitation	Type	Seuils d'assujettissement de la 5 ^{ème} catégorie		
		Ensemble des niveaux	En sous-sol	En étages
Structure d'accueil pour personnes âgées	J	25 résidents (100 en effectif total)	X	X
Structure d'accueil pour personnes handicapées	J	20 résidents (100 en effectif total)	X	X
Salle d'audition, de conférence, multimédia, Salle de réunion, de quartier, réservée aux associations	L	200	100	X
Salle de spectacle (y compris cirque non forain) ou de cabaret, salle de projection, multimédia, salle polyvalente à dominante sportive de plus de 1 200 m ² ou d'une hauteur sous plafond de moins de 6,50 m	L	50	20	X
Magasin de vente et centre commercial	M	200	100	100
Restaurant et débit de boisson	N	200	100	200
Hôtel, pension de famille, résidence de tourisme	O	100	X	X
Salle de danse et salle de jeux	P	120	20	100
Établissement d'enseignement et de formation, internat des établissements de l'enseignement primaire et secondaire, centre de vacances et centre de loisirs (sans hébergement)	R	200	100	100
Crèche, école maternelle, halte-garderie, jardin d'enfants)	R	100	Interdit	20 (si un seul niveau situé en étage)
Bibliothèque et centre de documentation	S	200	100	100
Salle d'exposition	T	200	100	100
Établissement de santé public ou privé, clinique, hôpital, pouponnière, établissement de cure thermale	U	Sans hébergement : 100 Avec hébergement : 20	X	X
Lieu de culte	V	300	100	200
Administration, banque, bureaux, (sauf si le professionnel ne reçoit pas de clientèle dans son bureau)	W	200	100	100
Établissement sportif clos et couvert, salle omnisports, patinoire, manège, piscine couverte, transformable ou mixte, salle polyvalente sportive de moins de 1200m ² ou d'une hauteur sous plafond de plus de 6,50 m	X	200	100	100
Musée	Y	200		

3.4. La réglementation des constructions

La réglementation ERP

En cas d'établissement recevant du public, ceux-ci se doivent de respecter la réglementation sécurité-incendie, notamment les points principaux ci-dessous :

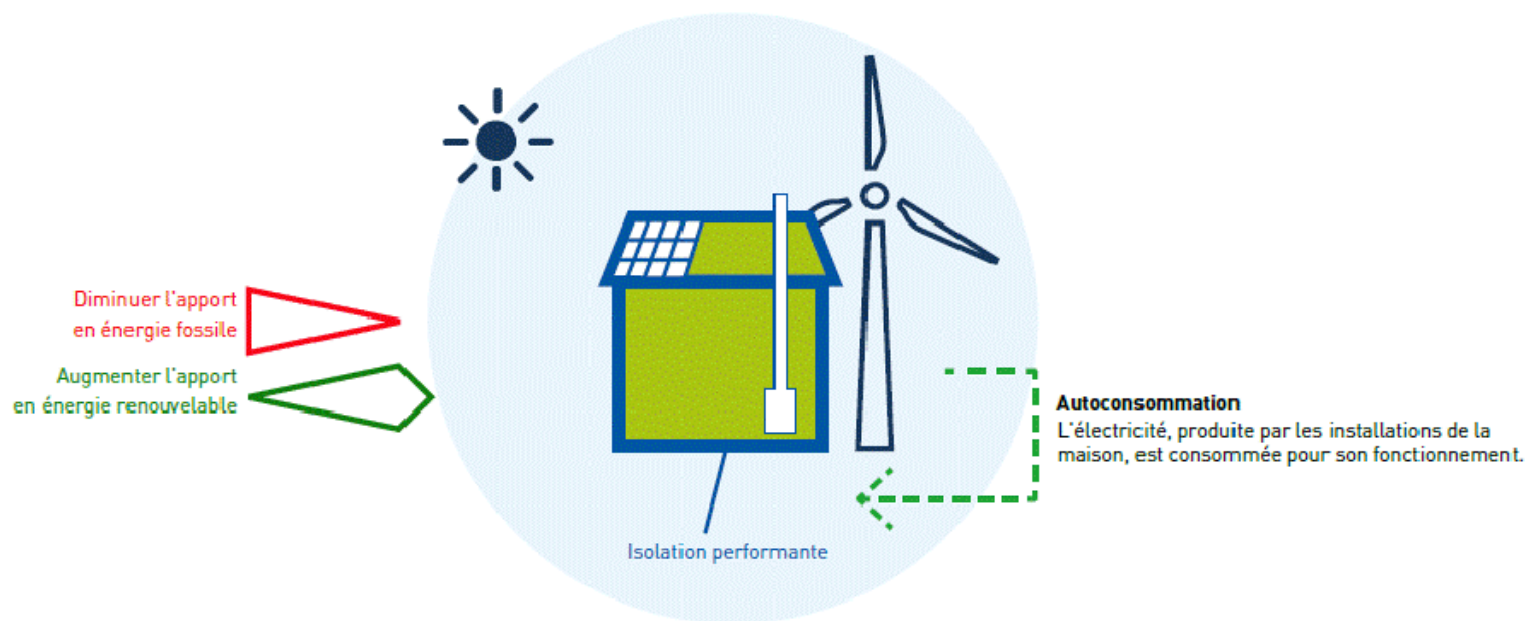
	5 ^{ème} catégorie	4 ^{ème} catégorie	3 ^{ème} catégorie
CONCEPTION ET DESSERTE DES BATIMENTS			
Desserte des bâtiments pour secours	NC	Voie engin Espace libre	Voie engin Espace libre
Façades accessibles	NC	1 façade accessible desservie par une voie de 6m de large ou une impasse de 8m de large	1 façade accessible desservie par une voie de 8m de large
RESISTANCE AU FEU DES STRUCTURES			
Résistance au feu	NC	Structure SF 1/2h Plancher CF 1/2h	Structure SF 1/2h Plancher CF 1/2h
DISTRIBUTION INTERIEURE			
Paroi entre locaux et dégagement	NC	CF 1/2h	CF 1/2h
Paroi entre locaux ERP et non ERP	NC	PF 1/2h	PF 1/2h
SECURITE INCENDIE			
Alarme incendie	Type 4	Type 4	Type 2b

3.4. La réglementation des constructions

La réglementation environnementale (RE 2020)

Elle poursuit des objectifs d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments neufs, de réduction de leur impact sur le climat (prise en compte des émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie des bâtiments) et de leur adaptation aux conditions climatiques futures (renforcement du confort d'été) :

- ✓ Amélioration de la conception bioclimatique des bâtiments
- ✓ Renforcement de la performance de l'enveloppe du bâti
- ✓ Favorisation des énergies renouvelables et peu carbonées
- ✓ Choix de matériaux ayant une faible empreinte carbone



3.4. La réglementation des constructions

La réglementation environnementale (RE 2020)

EXIGENCES ÉNERGIE/CONFORT

BBio (points) $< B_{bio_max}$

Besoins conventionnels en chauffage, éclairage et refroidissement

Cep (kWhep/(m²Sref.an)) $< C_{ep_max}$

Cons. conventionnelle en énergie primaire :
chauffage, ECS, refroidissement, éclairage, auxiliaires, ascenseurs

Cep,nr (kWhep/(m²Sref.an)) $< C_{ep,nr_max}$

Cons. conventionnelle en énergie primaire non-renouvelable:
chauffage, ECS, refroidissement, éclairage, auxiliaires, ascenseurs

DH (°C.h) $< D_{H_max}$

Degrés.heures d'inconfort chaud conventionnels

EXIGENCES CARBONE

Ic_{énergie} (kgeqCO2/m²Sref sur 50 ans) $< I_{c_énergie_max}$

Indicateur GES associés aux quantités d'énergie importées par le bâtiment sur 50 ans (même usages que Cep,nr)

Ic_{construction} (kgeqCO2/m²Sref sur 50 ans) $< I_{c_construction_max}$

Indicateur GES du contributeur produits de construction et équipements calculé en ACV dynamique (Ic,composants) et du contributeur chantier (Ic,chantier)

~~SRT~~ → **Sref**
= SHAB ou SU

4.

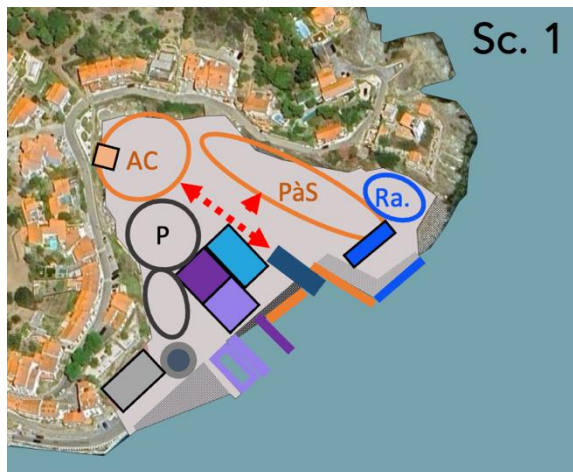
Programme fonctionnel

4.1. Les scénarios étudiés

Des scénarios organisationnels

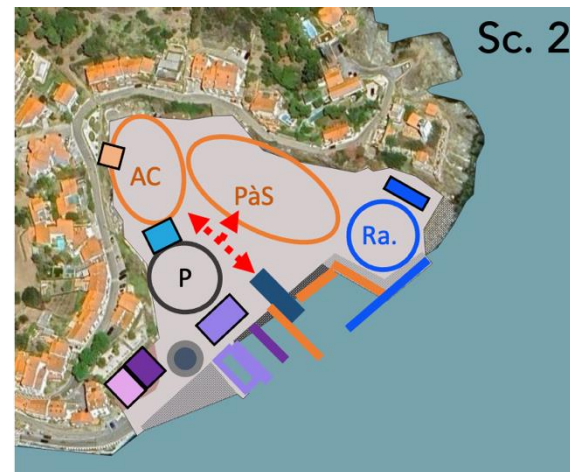
3 scénarios organisationnels ont été étudiés autour de trois variables principales :

- le maintien ou non des locaux de l'ancienne criée occupée par des activités
- le dimensionnement du port à sec (PàS)
- le positionnement de l'aire technique et de carénage (AC)



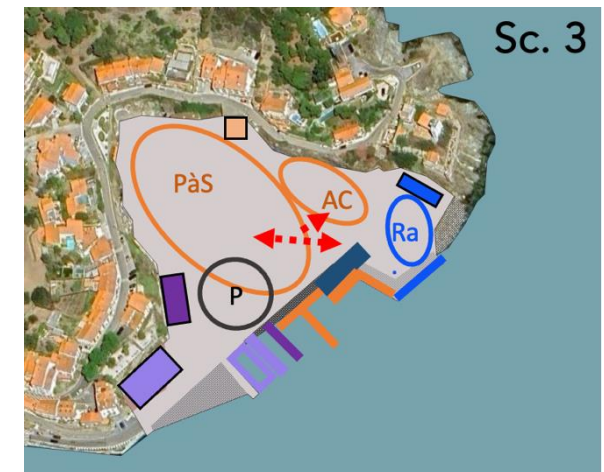
Scénario 1

- . Maintien de la travée Sud et de la travée centrale de l'ancienne criée
- . Aire technique au Nord de l'Anse
- . Port à sec linéaire de faible capacité (120) à l'Ouest du site



Scénario 2

- . Suppression totale de l'ancienne criée
- . Aire technique au Nord-Est de l'Anse
- . Port à sec de capacité intermédiaire (200) à l'Ouest du site

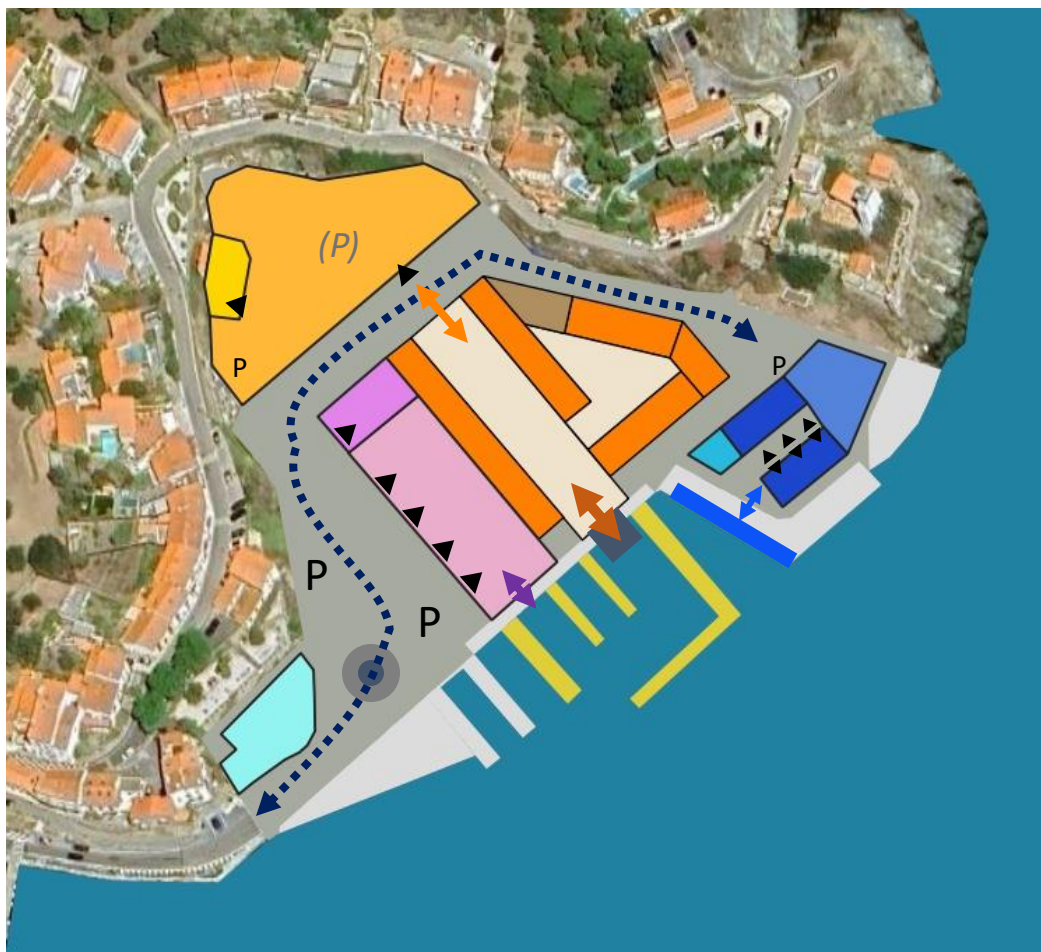


Scénario 3

- . Suppression totale de l'ancienne criée
- . Aire technique réduite à la zone de carénage à l'Ouest du site
- . Port à sec de grande capacité (400) au centre du site

4.2. Le schéma fonctionnel d'aménagement de l'Anse Gerbal

Un schéma directeur d'aménagement



Plan d'eau et organisation des manutentions :

- . Installation d'un dispositif de protection du plan d'eau
- . Déplacement de la manutention et création d'un ouvrage de transfert eau/terre
- . Implantation pontons et catways d'attente pour le port à sec
- . Aménagement du quai de débarque pour la pêche
- . Installation de pontons pour IEEM-CEFREM + Plongée

Espaces techniques et de stockage à terre :

- . Aire technique et carénage
- . Port à sec d'une capacité d'env. 210 bateaux sur 3 niveaux
- . Maintien du Charpentier
- . Nouveau local Service manutention + accueil Port à sec

Activités halieutiques :

- . Chais d'armement
- . Aire d'entretien des filets
- . Coopérative maritime

- . Ensemble immobilier de l'Anse Gerbal

Ensemble immobilier des anciens magasins de marée :

- . IEEM tel qu'aujourd'hui + mise aux normes
- . Plongée tel qu'aujourd'hui + mise aux normes
- . Extension pour l'accueil d'autres activités « grand public »

P Voirie et stationnement :

- . 1 grand espace à l'entrée du site pour le public, les professionnels et les clients
- . 1 partie de l'aire technique peut être mobilisée en saison

4.2. Le schéma fonctionnel d'aménagement de l'Anse Gerbal

Une zone divisée entre une partie accessible au public et une partie réservée aux professionnels



La limitation de l'accès de la zone au public est un objectif essentiel pour garantir le bon fonctionnement des activités et la sécurité des usagers.

Cet accès se limitera à la zone d'accueil permettant de desservir les fonctions suivantes :

- les locaux du pôle d'activités maritimes et notamment le club de plongée
- l'aire technique et le port à sec
- l'aire de stationnement
- la poissonnerie et le restaurant

4.3. Les surfaces du programme retenu

code	Espaces du programme	Surf. bâties (sdp m ²)	Surf. Ext. (m ²)
A	AIRE TECHNIQUE ET DE CARÉNAGE	-	2820
A_01	Espace commun extérieur	-	2605
A_02	Lot prestataire technique	-	215
B	PORT À SEC	40	3500
B_01	Espace commun extérieur	-	3500
B_02	Bâtiment de gestion et d'accueil des clients	40	-
C	PÔLE D'ACTIVITÉS MARITIMES	3610	400
C_01	Ensemble immobilier de l'Anse Gerbal	600	100
C_02	Ensemble immobilier des anciens magasins de marée*	3010	300
D	PÔLE PÊCHE	520	600
D_01	Chais d'armement	400	200
D_02	Aire de ramendage	-	400
D_03	Quai Gerbal pêche	-	-
D_04	Coopérative maritime	120	-
E	ACCUEIL, VOIRIE ET STATIONNEMENT	-	3050
E_01	Aire d'accueil	-	650
E_02	Voie intérieure et autres espaces libres	-	2400
F	TRAVAUX MARITIMES	-	-
	Totaux	4170 dont 2365 en rdc	10370

5.

Fiches-espaces

A. AIRE TECHNIQUE ET ZONE DE CARÉNAGE

A_01. ESPACE COMMUN EXTÉRIEUR

Objectifs :

- Assurer la mise à terre des différentes unités (plaisance et professionnelles)
- Permettre l'organisation des différentes fonctions en lien avec l'entretien, la maintenance et la réparation de ces unités, dans des conditions sécurisées et cohérentes avec les enjeux environnementaux

Fonctions :

Accès et manœuvre

- Organisation des accès depuis l'espace de manutention et gestion des circulations à l'intérieur de la zone

Stockage :

- Les bateaux sont stockés sur des bers dédiés à l'activité.
- Possibilité de stockage temporaire de petits containers pour gérer certains travaux

Stationnement :

- Le stationnement du personnel en charge de la gestion et des personnes qui interviennent sur la zone se fait en dehors de la zone
- Ponctuellement, stationnement possible de véhicules en lien avec les activités de maintenance sur les bateaux (Véhicules des professionnels)

Caractéristiques fonctionnelles :

Les dimensions :

- Une grande plateforme d'environ 2820 m² comprenant :
 - une aire de carénage d'environ 1000 m²
 - une aire technique d'environ 1605 m²
 - un espace réservé à l'accueil d'une entreprise spécialisée en prestations techniques sur navires (charpentier actuellement, shipchandler) : 215 m²

La ventilation des surfaces entre les 2 fonctions est à affiner au stade la Maîtrise d'œuvre, il conviendra de trouver un équilibre optimisé entre recherche d'optimisation économique (incitant à diminuer au maximum la surface de l'aire de carénage) et facilité de gestion (qui incite plutôt à une grande aire de carénage pour limiter les besoins de déplacement des bateaux)



A. AIRE TECHNIQUE ET ZONE DE CARÉNAGE

A_01. ESPACE COMMUN EXTÉRIEUR

Recommandations pour la conception :

L'aménagement et les équipements :

- La surface sera aménagée de façon la plus plane possible, sans aucun obstacle (bordure, poteau, mât d'éclairage, etc).
- La surface aura une capacité de portage charges lourdes, à dimensionner en fonction de l'outil de manutention retenu (et donc du gabarit des bateaux ciblés)
- L'espace devra être sécurisé en limite (clôture adaptée).
- L'espace doit être polyvalent dans ses usages. En saison, il peut par exemple se transformer en espace de stationnement pour voitures et ainsi augmenter la capacité de stationnement de l'Anse.
- **Nécessité de dissocier une zone de carénage / une zone technique (cf. définition en page suivante :**

Aire de carénage (traitement de niveau 2)

Espace où se font les différentes opérations polluantes et notamment les carénages.

L'ensemble des effluents issus du carénage et des travaux polluants est collecté sur site. Le traitement peut se faire sur place ou être réalisé ailleurs.

Zone technique (traitement de niveau 1)

Espace où se font les opérations non polluantes
Besoins de collecte d'hydrocarbures



> La distribution des espaces entre zone technique et aire de carénage est à préciser dans les prochaines étapes de conception. En première approche, il apparaît intéressant de réduire au maximum la surface de l'aire de carénage afin de réduire les volumes d'eau à traiter dans l'unité de traitement. Cela sous-entend de mettre en place un process qui permette de gérer les opérations de carénage de manière rapide et d'assurer un transfert immédiat vers la zone technique. La solution du chariot hydraulique est particulièrement intéressante sur ce point VS chariot élévateur à sangles.

Il pourrait même être opportun de se limiter à collecter les eaux issues du carénage et de les intégrer dans un circuit de traitement hors site. Cette approche permettrait de limiter les charges liées à l'entretien des installations de carénage et à leur nécessaire mise à niveau. La faisabilité, notamment financière, d'une telle approche est à explorer en fonction de l'importance des coûts inhérents au transport de l'eau chargée et du traitement associé

A. AIRE TECHNIQUE ET ZONE DE CARÉNAGE

A_01. ESPACE COMMUN EXTÉRIEUR

Recommandations pour la conception :

Une "aire de carénage" est définie comme étant un site (cale ou terre-plein) équipé d'un système de traitement des effluents de carénage.

- le niveau d'équipement de chaque structure (port de plaisance, zone de mouillage, chantier nautique privé) équipé en aires de carénage est décrit au moyen d'un **code couleur, allant de 0 à 6**.
- le type de traitement des effluents, lorsqu'il est connu, est décrit de la façon suivante :
 - traitement de niveau 1** : il s'agit d'un prétraitement des effluents par dégrilleur / débourbeur / décanteur / déshuileur.
Ce prétraitement permet de diminuer les teneurs en matières en suspension, hydrocarbures et huiles. Les micro-polluants, dont les biocides, ne sont pas traités.
 - traitement de niveau 2** : il s'agit de la filière complète de traitement des effluents de carénage ; à savoir : prétraitement de niveau 1 + traitement par filtration (zéolithe, charbon actif).
Cette filière de traitement complète permet de traiter les micro-polluants (dont les biocides).



A. AIRE TECHNIQUE ET ZONE DE CARÉNAGE

A_01. ESPACE COMMUN EXTÉRIEUR

Références :



Recommandations pour la conception :

- ✓ En phase esquisse, une étude capacitaire permettrait de dimensionner les surfaces nécessaires et leur ventilation entre zone technique et aire de carénage.
- ✓ Une attention toute particulière devra être accordée quant à la qualité environnementale de l'installation, à la fois dans la gestion des rejets liés aux activités polluantes et la recherche d'une consommation la plus optimisée possible de la ressource en eau douce.

B. PORT À SEC

B_01. ESPACE AMÉNAGÉ POUR LE STOCKAGE DES BATEAUX

Objectifs :

- Déployer une nouvelle offre de service pour la plaisance, à la fois pour augmenter le potentiel d'accueil et permettre une réorganisation du plan d'eau

Fonctions :

Manutention

- Implantation d'une solution de manutention adaptée à l'activité. A minima un chariot à fourche, possiblement couplé ou non à un chariot hydraulique en fonction des choix réalisés sur les engins de manutention pour alimenter la zone technique.

Attente à flot

- Implantation de pontons pour gérer l'attente au départ et à l'arrivée. Besoin évalué autour de 30% des capacités totales de stockage, idéalement en dissociant les espaces "départ" de la zone "retour". L'amarrage se fera en long side pour un halage facilité pour l'exploitant et un amarrage sur plusieurs épaisseurs permettra d'écarter les pics. Peu d'usage du ponton quand les conditions sont trop dégradées

Stockage :

- Stockage de bateaux dans des racks. Intérêt selon possibilité offerte de couvrir les racks pour améliorer la qualité de l'offre de services
- Hauteur de rack à préciser selon conditions d'implantation dans l'anse et le marché visé. Le passage à 4 hauteurs de racks semble possible sous réserve de prévoir des emplacements de faible hauteur pour des semi-rigides.

Stationnement :

- Activité dépendante des conditions météo. Des pics de sortie au-delà de 30% de la capacité de stockage du port à sec sont à prévoir. Le stationnement automobile devra être dimensionné en conséquence. Les espaces dédiés pourront évoluer en fonction des périodes de l'année.



B. PORT À SEC

B_01. ESPACE AMÉNAGÉ POUR LE STOCKAGE DES BATEAUX

Références :

Stockage sur
racks



Transfert et mise
à l'eau



Ponton d'attente



B. PORT À SEC

B_01. ESPACE AMÉNAGÉ POUR LE STOCKAGE DES BATEAUX

Caractéristiques fonctionnelles :

Stockage :

- Capacité estimée des racks : environ 210 emplacements
- Emprise au sol d'environ 1592 m².

Liens fonctionnels :

- Plan d'eau (F_01) : installation de transfert depuis/vers le plan d'eau > assurer les bonnes conditions de manutention
- Aire technique/carénage (A_01) : accès depuis/vers l'aire technique/carénage
- ⚠ Gestion des accès client VS accès techniques

Recommandations pour la conception :

- ✓ Le schéma directeur d'aménagement présente une voie intérieure tenant lieu de voie d'accès à l'aire technique/carénage, dans un souci d'optimisation spatiale. Ce principe pourra être questionné avec le souci d'aménager les meilleures conditions
- ✓ Les voies devront être réalisées avec le souci de garantir une portance calibrée sur la manutention (engin + bateau). Les surfaces du sol devront garantir la durabilité des revêtements.
- ✓ La surface aura une capacité de portage charges lourdes, à dimensionner en fonction de l'outil de manutention retenu (et donc du gabarit des bateaux ciblés)
- ✓ L'espace devra être sécurisé en limite (clôture adaptée).



B. PORT À SEC

B_02. BÂTIMENT DE GESTION ET D'ACCUEIL CLIENTS

Fonctions :

- 4 fonctions à intégrer :
 - un espace qualitatif d'accueil des clients et de gestion de l'activité
 - un espace pour la gestion du personnel du port à sec : bureau(x) et vestiaires
 - un espace de stockage du matériel de manutention
 - un atelier pour l'entretien du matériel du port à sec et de l'aire technique
- Espace à mutualiser avec les besoins liés à la gestion de la zone technique

Caractéristiques fonctionnelles :

Les dimensions :

- 40 m² de surface de plancher sur 1 niveau / possibilité de recourir à une installation modulaire pour faciliter son déplacement au fu et mesure des occupation du port à sec

Emplacement :

- L'emplacement indiqué sur le schéma fonctionnel d'aménagement est indicatif, choisi dans une approche capacitaire de l'aménagement du port à sec. Son emplacement devra surtout répondre à un objectif de qualité d'accueil clients



C. PÔLE D'ACTIVITÉS MARITIMES

C_01. ENSEMBLE IMMOBILIER DES ANCIENS MAGASINS DE MARÉE

Objectifs :

- Permettre l'accueil d'activités professionnelles diverses en lien avec l'univers maritime avec possibilité d'amarrage de navires à proximité
- Augmenter la capacité d'accueil actuelle mais limiter l'accueil du public
- Accueil ponctuel d'activités associatives par mutualisation des locaux (salles de réunions)

Mode opérationnel :

- Existant :
 1. travée centrale et travée Nord : travaux de déconstruction (probablement désamiantage)
 2. travée Sud conservée (anciens magasins de marée) : travaux de mise aux normes accessibilité et sécurité incendie et de modernisation des locaux avec réhabilitation énergétique. Nécessité de distinguer les locaux de l'université récemment rénovés des autres locaux.
- Opération de construction d'un volume supplémentaire en extension de l'existant

Fonctions :

Accueil d'activités de recherche universitaire :

- Tertiaire
- Sans accueil du public

Accueil d'activités de loisirs (plongée) :

- Loisirs et restauration
- Accueil du public (clientèle) et gestion de l'activité (stockage, administratif ...), gonflage / compresseur

Accueil d'autres activités :

- Toutes activités compatibles avec le fonctionnement général du site
- Eviter les activités avec accueil du public



C. PÔLE D'ACTIVITÉS MARITIMES

C_01. ENSEMBLE IMMOBILIER DES ANCIENS MAGASINS DE MARÉE

Caractéristiques fonctionnelles :

Les dimensions :

- Surface de plancher actuelle à réhabiliter : 2380 m², sur 2 niveaux
- Surface de plancher à construire : 630 m², sur 2 niveaux

L'aménagement :

- Les principaux accès vers/depuis l'extérieur se feront depuis la façade Ouest
- La cellule la plus proche du quai Gerbal disposera d'un accès au quai
- Une aire de stationnement VL pourra être aménagée en pied de façade Ouest

Liens fonctionnels :

- Espace d'accueil (E_01) : accès vers/depuis le bâtiment
- Quai Gerbal (F_01) : accès vers/depuis le bâtiment pour les activités ayant un navire à quai ou pour un besoin ponctuel

Recommandations pour la conception du projet :

- ✓ Avant toute étude de conception, cette opération devra faire l'objet d'une définition précise de son programme fonctionnel et technique.

Restructuration des anciens
magasins à marée – Concarneau



Références :



C. PÔLE D'ACTIVITÉS MARITIMES

C_02. ENSEMBLE IMMOBILIER DE L'ANSE GERBAL

Objectifs :

- Permettre l'accueil d'activités professionnelles diverses en lien avec l'univers maritime avec possibilité d'amarrage de navires à proximité
- Accueil ponctuel d'activités associatives par mutualisation des locaux (salles de réunions)

Mode opérationnel :

- Travaux d'adaptation des locaux en cas de libération par l'exploitant actuel

Fonctions :

Actuellement : poissonnerie de vente au détail

- Surface commerciale
- Accueil du public

Hypothèses d'accueil d'autres activités :

- Toutes activités compatibles avec le fonctionnement général du site
- Eviter les activités avec accueil du public de type commerce

Caractéristiques fonctionnelles :

Les dimensions :

- Surface de plancher actuelle à réhabiliter : 600 m² SDP, sur 2 niveaux

Liens fonctionnels avec le site :

- Aire d'accueil de l'Anse Gerbal (E_01) : accès vers/depuis le bâtiment



D. PÔLE PÊCHE

D_01. CHAIS D'ARMEMENT

Objectifs :

- Permettre le stockage individualisé du matériel de bord et le stockage réfrigérée des produits de la pêche
- Possibilité de débarque / embarquement sur les navires à proximité. L'amarrage continuera à se faire sur les pontons existants (Pôle pêche au pied de l'Obélisque)

Fonctions :

- Stockage de matériel
- Stockage réfrigéré des produits de la pêche

Caractéristiques fonctionnelles :

Les dimensions :

- Surface utile des chais tout compris d'environ 400 m², soit 8 chais de 50 m²
- L'aménagement intérieure pourra développer un niveau en mezzanine pour des charges légères
- Surface extérieure devant les chais d'environ 200

L'aménagement extérieur :

- Prévoir une surface plane et lisse depuis le quai (D_03) pour permettre l'utilisation d'un chariot élévateur électrique (3000 kg)

Liens fonctionnels avec le site :

- Aire de ramendage (D_02) :
- Quai Gerbal pêche (D_03) : lien entre le quai et les chais
- Voie intérieure et autres espaces libres (E_02) : accès vers/ depuis les chais



D. PÔLE PÊCHE

D_01. CHAIS D'ARMEMENT

Références :

Chais – Port de Lorient



Chais – Port de La Rochelle



Recommandation pour la conception du projet :

- ✓ Avant toute étude de conception, cette opération devra faire l'objet d'une définition précise de son programme fonctionnel et technique et du choix du mode opérationnel.

D. PÔLE PÊCHE

D_02. AIRE DE RAMENDAGE

Objectifs :

- Réserver un espace dédié à l'entretien des filets au sein du Pôle Pêche

Fonctions :

- Permettre l'entretien et la réparation des filets de pêche

Caractéristiques fonctionnelles :

Les dimensions :

- Surface utile des chais tout compris d'environ 400 m²

L'aménagement

- Prévoir une surface plane et lisse depuis le quai (D_03) pour permettre l'utilisation d'un chariot élévateur électrique (3000 kg)

Liens fonctionnels avec le site :

- Chais d'armement (D_01)
- Voie intérieure et autres espaces libres (E_02) : accès vers/depuis les chais

Recommandation pour la conception du projet :

- ✓ La surface sera conforme aux normes poids-lourds



D. PÔLE PÊCHE

D_03. QUAIS GERBAL - PÊCHE

Objectifs :

- Réserver un espace dédié aux pêcheurs sur le quai Gerbal

Fonctions :

- Permettre l'embarquement et le débarquement

Caractéristiques fonctionnelles :

Les dimensions :

- Linéaire d'environ 40 à 100 m

L'aménagement

- Quai rénové récemment, aménagement du bord à quai : potence, bittes d'amarrage, etc

Liens fonctionnels avec le site :

- Chais d'armement (D_01)



Références :



Recommandations pour la conception du projet :

- ✓ Avant toute étude de conception, cette opération devra faire l'objet d'une définition précise de son programme fonctionnel et technique et du choix du mode opérationnel.

D. PÔLE PÊCHE

D_04. COOPÉRATIVE MARITIME

Objectifs :

- Relocaliser la coopérative dans un local au sein du Pôle pêche

Fonctions :

- Coopérative des pêcheurs
- Vente d'équipements et de matériel aux adhérents, professionnels, plaisanciers et particuliers

Caractéristiques fonctionnelles :

Les dimensions :

- Bureau/salle de convivialité : 50 m²
- Magasin : 50 à 80 m²

Liens fonctionnels avec le site :

- Voie intérieure et autres espaces libres (E_02)

Recommandations pour la conception du projet :

- ✓ Avant toute étude de conception, cette opération devra faire l'objet d'une définition précise de son programme fonctionnel et technique et du choix du mode opérationnel.



E. ACCUEIL, STATIONNEMENT ET VOIRIES

E_01. AIRE D'ACCUEIL DE L'ANSE GERBAL

Objectifs :

- Permettre l'accueil des usagers professionnels, des visiteurs et clients et du public à l'entrée de la zone
- Contenir le public dans un espace non sujets aux risques liés aux manutentions

Fonctions :

Accueil des usagers et des visiteurs :

- Accès vers les espaces non ouverts au public (aire technique, port à sec, pôle pêche)
- Signalétique d'usage et de réglementation

Stationnement :

- Aire de stationnement réparties en plusieurs espaces d'une capacité d'environ 60 à 80 places
- Hors période touristique, le stationnement est réservé aux professionnels et aux usagers // En période touristique, le stationnement peut être ouvert

Caractéristiques fonctionnelles :

Les dimensions :

- Surface totale d'environ 1600 m²

L'aménagement :

- La surface aura une capacité de portage de charges lourdes
- L'espace pourra être clôturé côté Quai du Fanal avec une gestion saisonnière des accès et selon l'intensité d'activités de la zone avec l'objectif d'éviter les conflits d'usage et de garantir des conditions d'usage sécurisées

Liens fonctionnels :

- Ensemble immobilier d'activités maritimes (C_01) / Ensemble immobilier de l'Anse Gerbal (C_02)
- Voie intérieure et autres espaces libres (E_02) : accès vers/depuis l'aire technique, le port à sec, le pôle pêche



E. ACCUEIL, STATIONNEMENT ET VOIRIES

E_02. VOIE INTÉRIEURE DE LA ZONE ET AUTRES ESPACES LIBRES

Objectifs :

- Distribuer les différentes unités fonctionnelles de la zone depuis l'aire d'accueil

Fonctions :

Circulation et manœuvres de manutention :

- Circulation des véhicules des professionnels et des engins de manutention
- Réalisation des manœuvres pour transférer les bateaux vers et depuis l'aire technique/carénage et le port à sec
- Accès terrestre au plan d'eau
- Réseaux : collecte des eaux pluviales

Caractéristiques fonctionnelles :

Les dimensions :

- La voie aura une largeur d'environ 10 mètres afin de permettre la circulation des engins de manutention en charge et des autres véhicules

L'aménagement :

- La surface aura une capacité de portage de charges lourdes
- L'accès sera clôturé avec un contrôle d'accès strictement réservé aux usagers professionnels

Liens fonctionnels :

- Toutes les unités fonctionnelles de la zone à l'exception



F. PLAN D'EAU DE L'ANSE GERBAL

F_01. AMÉNAGEMENT DU PLAN D'EAU DE L'ANSE GERBAL

Objectifs :

- Permettre la manutention des différentes unités présentes sur l'anse Gerbal en lien avec la zone technique, l'aire de carénage et le port à sec
- Permettre le stationnement à flot de bateaux :
 - de manière permanente pour les usagers professionnels du "pôle maritime". Les bateaux pourront être mis à l'abri dans le bassin plaisance quand les conditions météo le nécessitent
 - de manière ponctuelle (attente) pour les bateaux du port à sec. Cette fonction évoluera en termes de besoins en fonction des périodes de l'année, ce qui permet d'explorer des solutions d'accueil plus saisonnières pour gérer les pics
- Plus largement, chercher à apaiser le plan d'eau pour sécuriser les différentes opérations de manutention

Fonctions :

- La problématique de la manutention est traitée dans une étude complémentaire > **conclusions à intégrer en annexe 2**
- La problématique de l'accueil des bateaux va nécessiter d'installer des pontons permanents et saisonniers
- De même, un dispositif d'apaisement du plan d'eau sera intégré en lien avec la mise en place des pontons (pontons brise clapot servant à la fois à apaiser et à amarrer sur la face protégée).

Caractéristiques fonctionnelles :

Les dimensions :

- Pour l'amarrage permanent : répondre en priorité aux besoins des usagers en place (IEEM, Plongée) soit 4 places nécessaires pour semi-rigides en long side
- Pour le port à sec : pouvoir amarrer en pic autour de 30% de la capacité d'accueil (soit une cinquantaine de bateaux d'une longueur moyenne de 6,5 m. Les bateaux peuvent être amarrés sur plusieurs épaisseurs



F. PLAN D'EAU DE L'ANSE GERBAL

F_01. AMÉNAGEMENT DU PLAN D'EAU DE L'ANSE GERBAL

Recommandations pour la conception du projet :

- ✓ Enfin, la conception du dispositif d'apaisement du plan d'eau devra être précisée par des études techniques approfondies. A noter que des travaux importants ont été mené sur le Quai Dézoums, ce qui permet au CD de disposer de données précises sur les problématiques d'agitation dans le bassin

⚠ Interfaces fortes avec les problématiques de manutention gérés dans une étude complémentaire



Propriété intellectuelle

Ce document est protégé par un copyright (©).

Il est destiné au seul usage de CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES PYRÉNÉES ORIENTALES et ne peut être diffusé auprès de personnes physiques ou morales extérieures à l'entreprise sans notre accord.

Les méthodologies d'intervention, les mises en œuvre s'ensuivant et les techniques d'investigation sont la propriété de COREM et ses cotraitants.



Auteurs

Cette mission a été conduite par Thomas WATTEZ – COREM et ses cotraitants.
Pour toute information au sujet de cette mission, nous nous tenons à votre disposition.

Thomas WATTEZ, programmiste
P. 07 88 00 05 66
thomas.wattez@corem-amo.com

Adrien SANQUER, expert nautique
P. 06 87 42 28 82
adrien.sanquer@wiinch.fr

Jean-Michel GAGNÉ, expert portuaire
P. 06 82 11 25 24
inxs.jmg@gmail.com

Pierre-Étienne ROLLET, expert filière halieutique
P. 06 19 83 23 60
pierre-etienne.rollet@via-aqua.fr

