

4. Description environnementale et enjeux liés au milieu humain

4.1. Contexte socio-démographique

4.1.1. Intercommunalités et documents d'urbanisme

Les intercommunalités interceptées par la zone d'étude D sont :

- La Métropole d'Aix-Marseille-Provence : 92 communes (1 878 061 habitants, INSEE 2017) dont 5 dans la zone d'étude D.
- La communauté d'agglomération d'Arles-Crau-Camargue-Montagnette : 6 communes (84 793 habitants, INSEE 2017) dont 2 dans la zone d'étude D.

Les 7 communes qui composent la zone d'étude D sont toutes concernées par des PLU approuvés avec aucune procédure de révision en cours.

Enfin, on recense 2 Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) sur la zone d'étude D :

- SCoT Ouest Étang de Berre (approuvé le 22 octobre 2015),
- SCoT du Pays d'Arles (approuvé le 13 avril 2018).

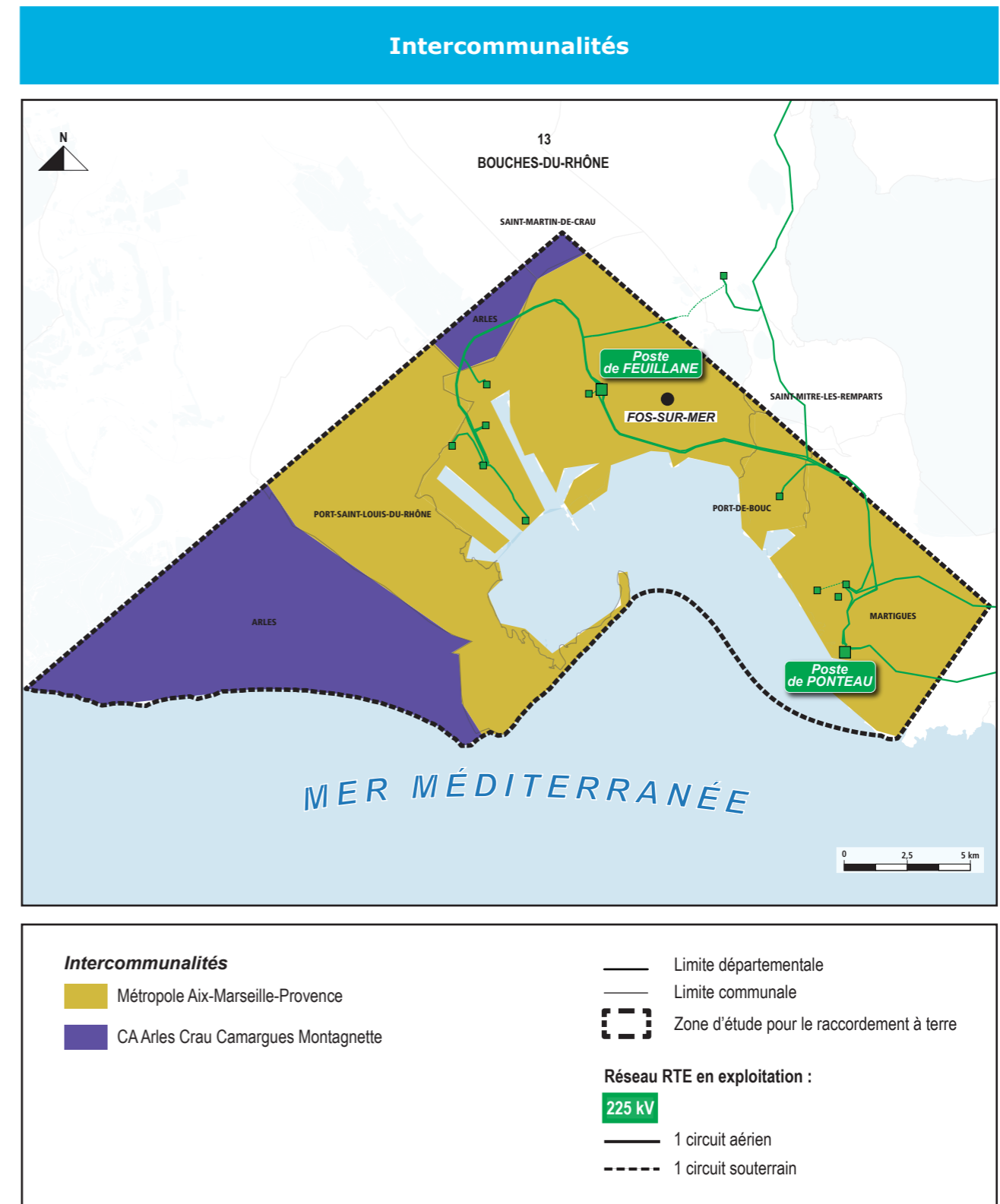


Figure 194 : Intercommunalités de la zone d'étude D



Documents d'urbanisme supra-communaux

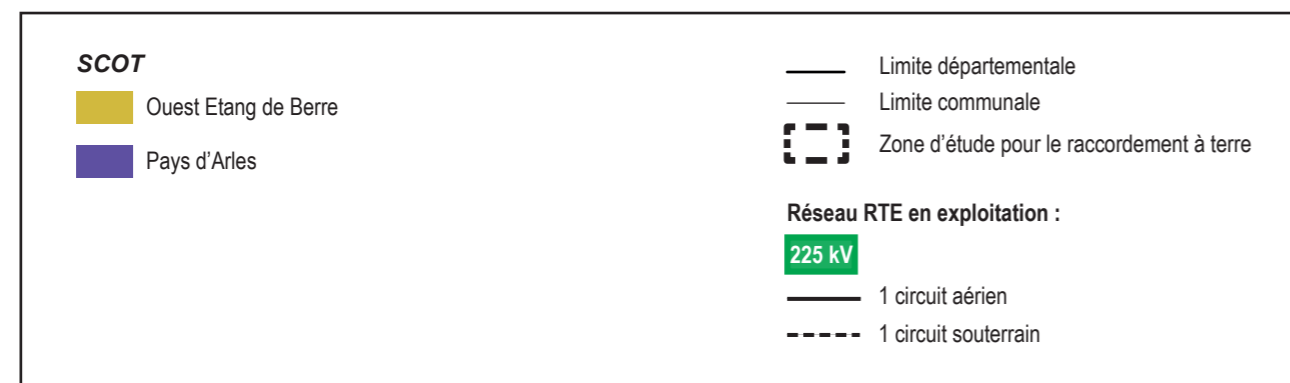
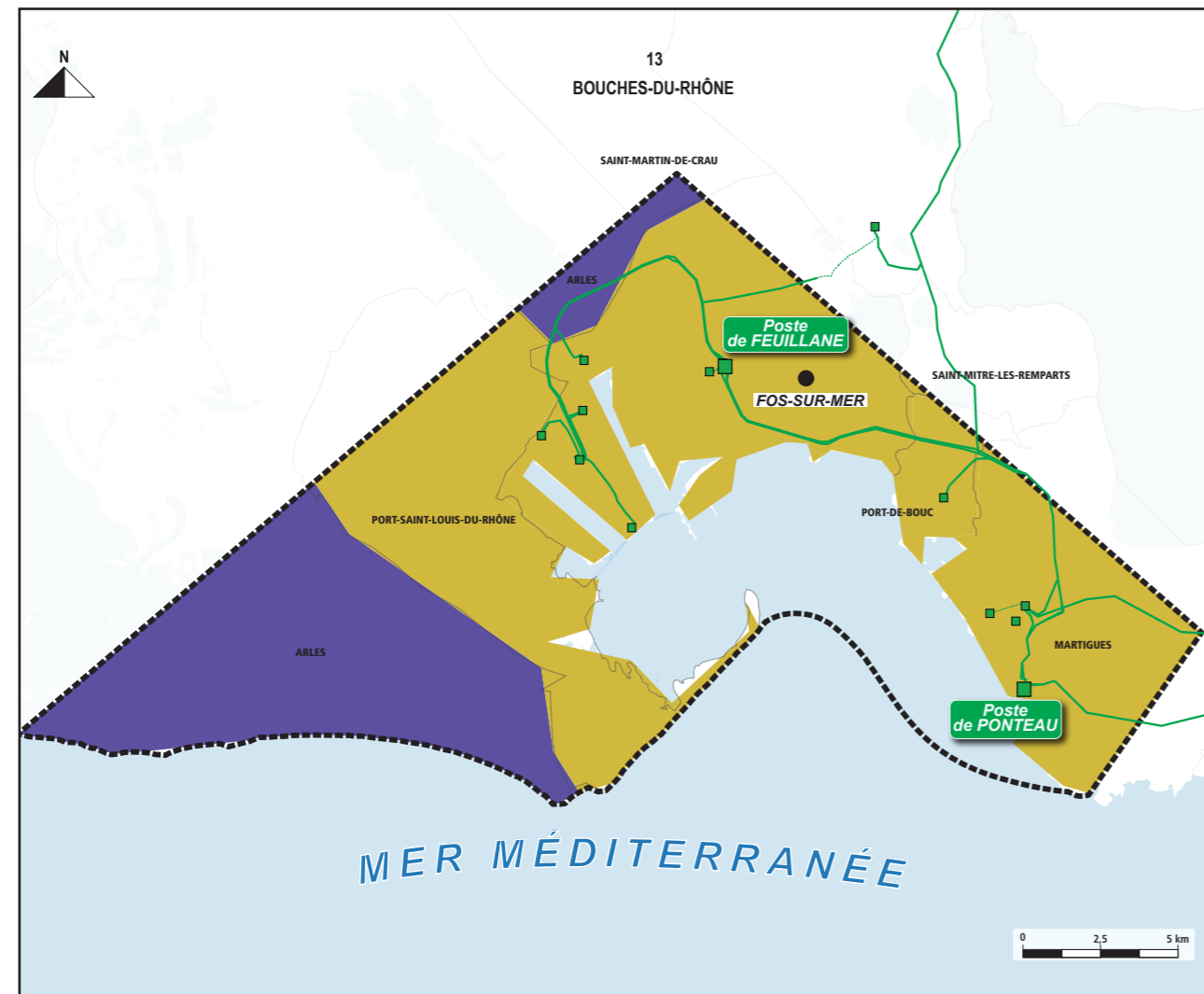


Figure 195 : Documents d'urbanisme supra-communaux de la zone d'étude D

Documents d'urbanisme communaux

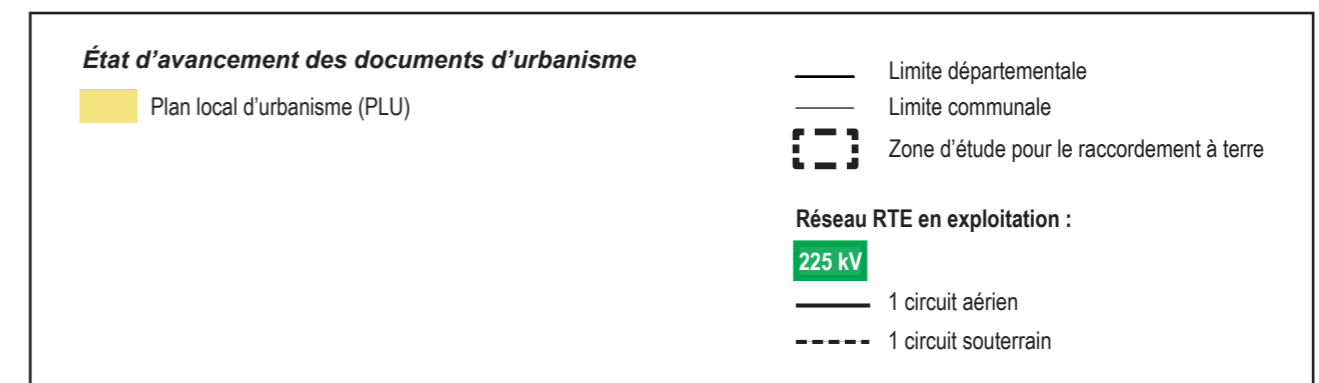


Figure 196 : Documents d'urbanisme communaux de la zone d'étude D

4.1.2. Démographie et bâti

Les principaux secteurs urbanisés de la zone d'étude D sont les villes de Martigues (48 000 habitants), Port-de-Bouc (17 000 habitants) et Fos-sur-Mer (15 000 habitants) qui font partie du grand pôle urbain de Marseille - Aix-en-Provence.

Ce territoire est assez attractif et la plupart des communes ont connu une très forte croissance démographique depuis les années soixante, même si certaines communes voient leur population aujourd'hui diminuer.

2 communes sur 7 au total ont une croissance démographique très forte, avec un taux supérieur à 1,44 % par an sur la période 2010-2015. 3 communes ont une croissance plus modérée avec des taux compris entre 0 et 1,43 %.

La croissance est surtout importante pour les communes de Saint-Mitre-les-Remparts et Saint-Martin-de-Crau.

2 communes de la zone d'étude perdent des habitants, avec des taux compris entre -0,82 et -0,01 %.

Les communes qui perdent des habitants sont Port-de-Bouc et Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Les densités sont élevées, supérieures à 545 habitants/km², à l'est sur les communes de Martigues et Port-de-Bouc. Elles sont par contre faibles sur la plaine de Camargue à l'ouest, inférieures à 166 habitants/km² à Port-Saint-Louis-du-Rhône et à 92 habitants/km² à Arles.

Les secteurs les plus urbanisés et les plus denses se répartissent le long des côtes et des canaux, tandis que l'intérieur des terres est concerné par des hameaux et de l'habitat dispersé, excepté dans la plaine de Camargue à l'ouest où l'urbanisation est très limitée. En effet, les centres anciens se sont implantés à des endroits permettant un accès aux voies navigables, avec Martigues au bord de l'étang de Berre et du chenal de Caronte, Port-de-Bouc et Fos-sur-Mer en bord de mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône au bord du Rhône.

De par sa situation aux portes de l'agglomération de Marseille - Aix-en-Provence, le territoire a connu un phénomène de périurbanisation très important sous la forme d'habitat pavillonnaire, notamment autour des centres anciens de Martigues, Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône. L'étalement urbain important a engendré une urbanisation diffuse quasi continue sur les communes de Martigues, Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer et Saint-Mitre-les-Remparts.

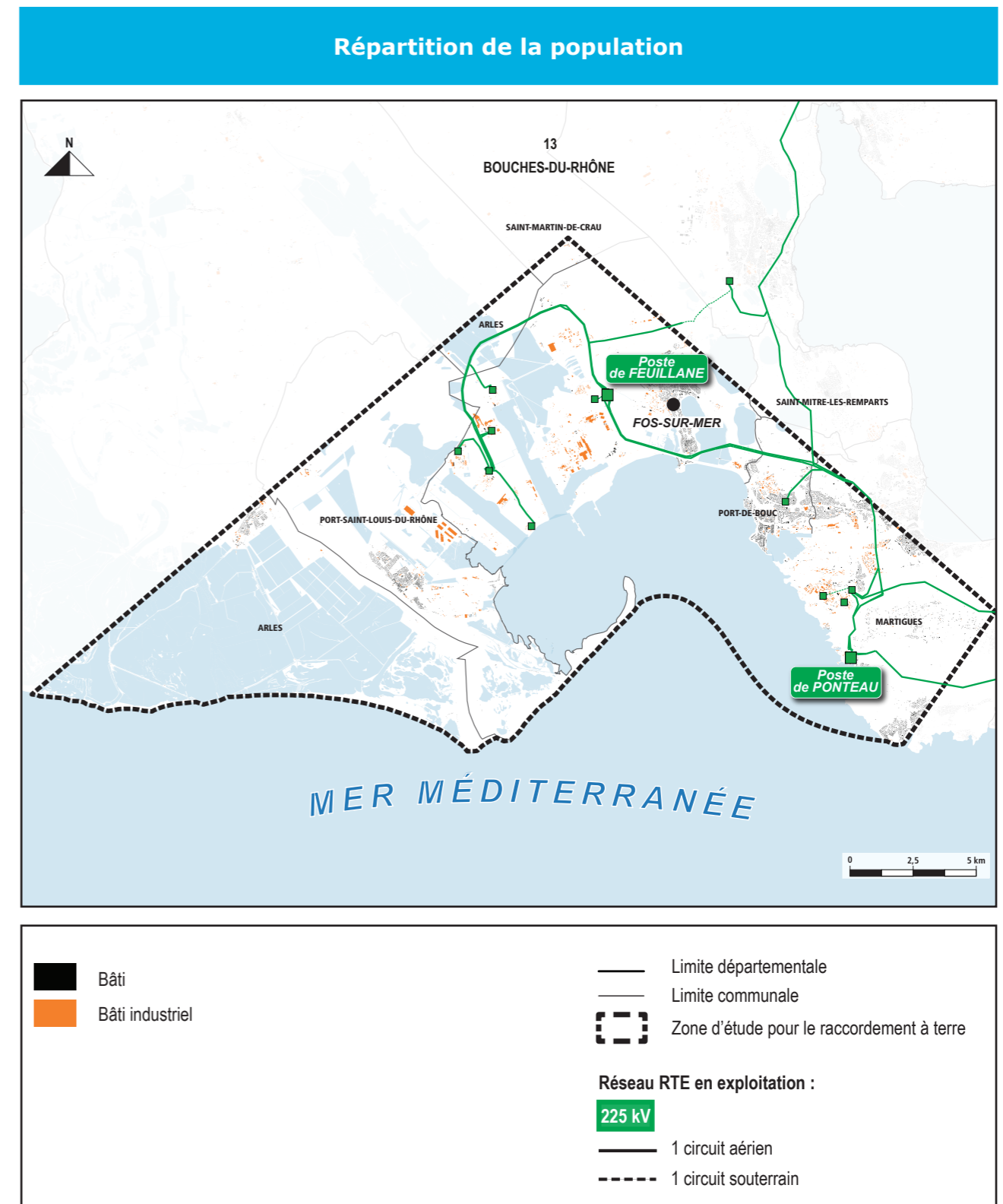


Figure 197 : Répartition de la population de la zone d'étude D

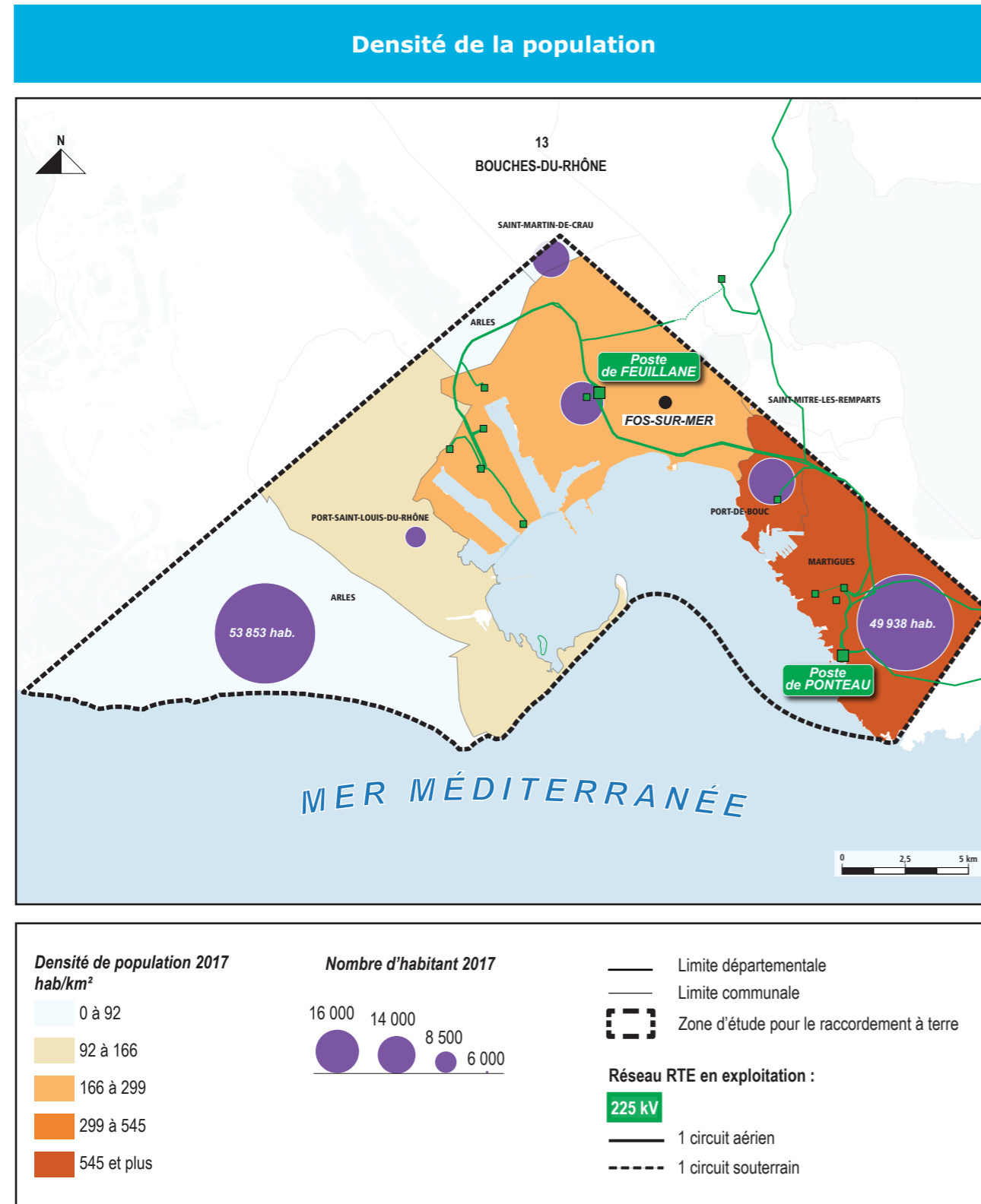


Figure 198 : Densité de la population de la zone d'étude D

Synthèse des enjeux relatifs au contexte socio-démographique	
Synthèse	La zone d'étude D est concernée par quelques documents d'urbanisme. La densité de population est élevée sur la partie est de la zone d'étude qui est très urbanisée, tandis qu'elle est faible à l'ouest sur la plaine de Camargue.
Niveau d'enjeu	Le niveau d'enjeu n'est pas évalué pour cette composante. En effet, le contexte socio-démographique permet simplement de contextualiser l'état initial de l'environnement
Sensibilité vis-à-vis du projet	Le projet devra respecter les contraintes réglementaires liées aux documents d'urbanismes du territoire.

Légende :

Enjeux/sensibilités Négligeables à faibles	Enjeux/sensibilités Modéré(e) s	Enjeux/sensibilités Fort(e) s
---	------------------------------------	----------------------------------

4.2. Activités et usages

4.2.1. Tourisme et loisirs

Le tourisme est un secteur important de l'économie locale. Hôtels, campings, résidences, gîtes et chambres d'hôtes accueillent les touristes en bord de mer mais également dans les terres (tourisme vert).

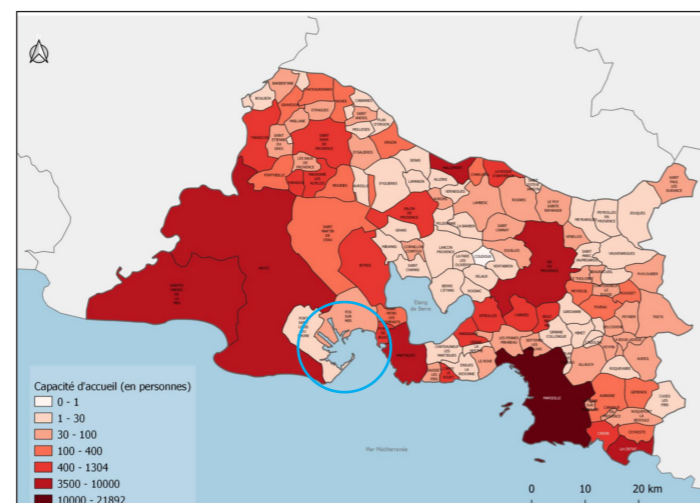


Figure 199 : Capacité d'accueil touristique

Cet attrait est lié à des sites touristiques importants du département des Bouches-du-Rhône qui se trouvent à proximité immédiate de la zone d'étude D : la Camargue (nature sauvage, balades à cheval...), Martigues (surnommée la Venise provençale), la côte méditerranéenne...

Les nombreuses plages et ports de plaisance permettent la pratique des activités nautiques. Ces caractéristiques contribuent à attirer les touristes intéressés par toutes les activités relevant du milieu marin : surf, voile, navigation...

La zone d'étude D se situe à mi-chemin entre la Camargue et la Côte bleue entre Martigues et Marseille. L'accueil en hébergement de plein air (camping) domine largement.

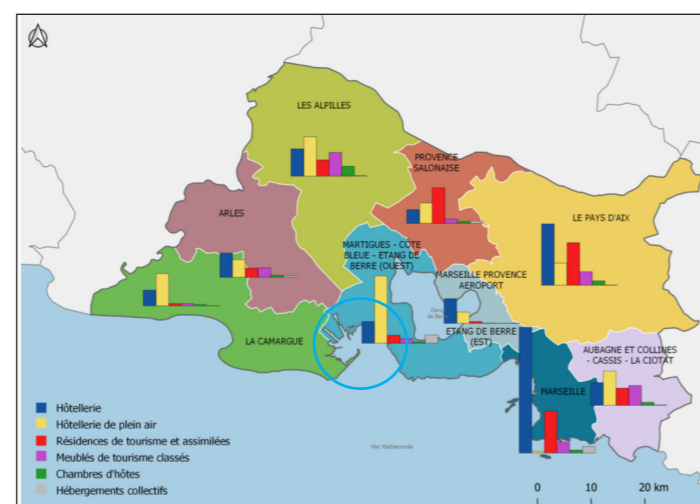


Figure 200 : Répartition de la capacité d'accueil

Les itinéraires de randonnée sont également bien représentés sur la zone d'étude D. On peut notamment citer le GRP de Pays 2013 Marseille Provence Métropole, ainsi que plusieurs sentiers de découverte en Camargue et côtiers notamment à Martigues. Des itinéraires cyclables sillonnent également la zone d'étude.

4.2.2. Agriculture

L'activité agricole est assez peu présente sur la zone d'étude D. Les surfaces agricoles déclarées à la PAC représentent à peine plus de 10 % de la surface totale de la zone d'étude D.

Au sud-ouest de l'aire d'étude, au niveau de la Camargue, on trouve des rizières, de nombreuses prairies permanentes pour l'élevage et quelques parcelles de culture de céréales.

Dans la plaine de la Crau au nord de la zone d'étude, on trouve de nombreuses prairies permanentes pour l'élevage et quelques vergers.

Enfin, au sud-est sur les communes de Martigues et Port-de-Bouc, on trouve quelques parcelles de vignes, d'oliviers et de culture de céréales.

L'ensemble ou une partie des communes de la zone d'étude D est concerné par les appellations suivantes :

- IGP* viticole « Bouches-du-Rhône »
- IGP viandes « agneau de Sisteron »
- IGP volailles « volailles du Languedoc »
- IGP autres produits agroalimentaires « miel de Provence », « thym de Provence » et « riz de Camargue »
- AOC** viticole « coteaux d'Aix-en-Provence »
- AOP agro-alimentaires « foin de Crau », « huile d'olive d'Aix-en-Provence », « Huile d'olive de la vallée des Baux-de-Provence/ Olives cassées de la vallée des Baux-de-Provence / Olives noires de la vallée des Baux-de-Provence » et « huile d'olive de Provence »

Les prix des terres agricoles au sein de la zone d'étude sont d'environ 15050 €/ha en 2017 (petite région agricole Camargue - Crau - Littoral de Provence).

Les prix de cette petite région agricole sont légèrement en dessous du prix des terres agricoles des Bouches-du-Rhône (17700 €/ha en 2017) mais restent assez élevés pour la région.

* L'Indication géographique protégée (IGP) identifie un produit agricole, brut ou transformé, dont la qualité, la réputation ou d'autres caractéristiques sont liées à son origine géographique. L'IGP s'applique aux secteurs agricoles, agroalimentaires et viticoles.

** ** L'appellation d'origine protégée (AOP) garantit que le produit a été transformé et élaboré dans une zone géographique déterminée. Le label AOP est un signe européen. Il protège le nom du produit dans toute l'Union européenne. La déclinaison française de l'AOP est l'AOC (appellation d'origine contrôlée). Elle protège le produit sur le territoire français. Elle constitue une étape dans l'obtention du label européen AOP. À noter que le logo AOC ne peut plus figurer sur les produits qui ont été enregistrés comme AOP.

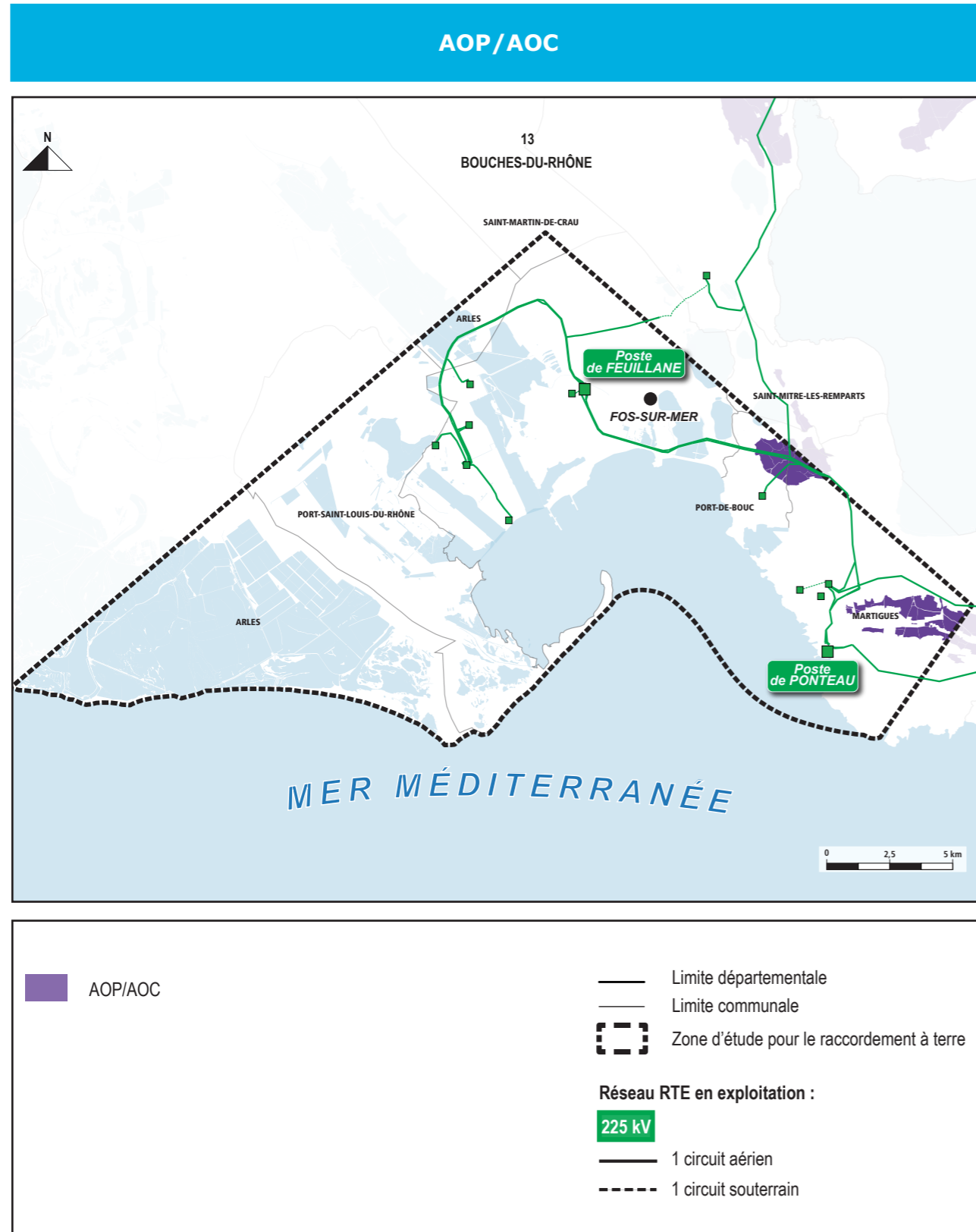


Figure 201 : AOP/AOC de la zone d'étude D

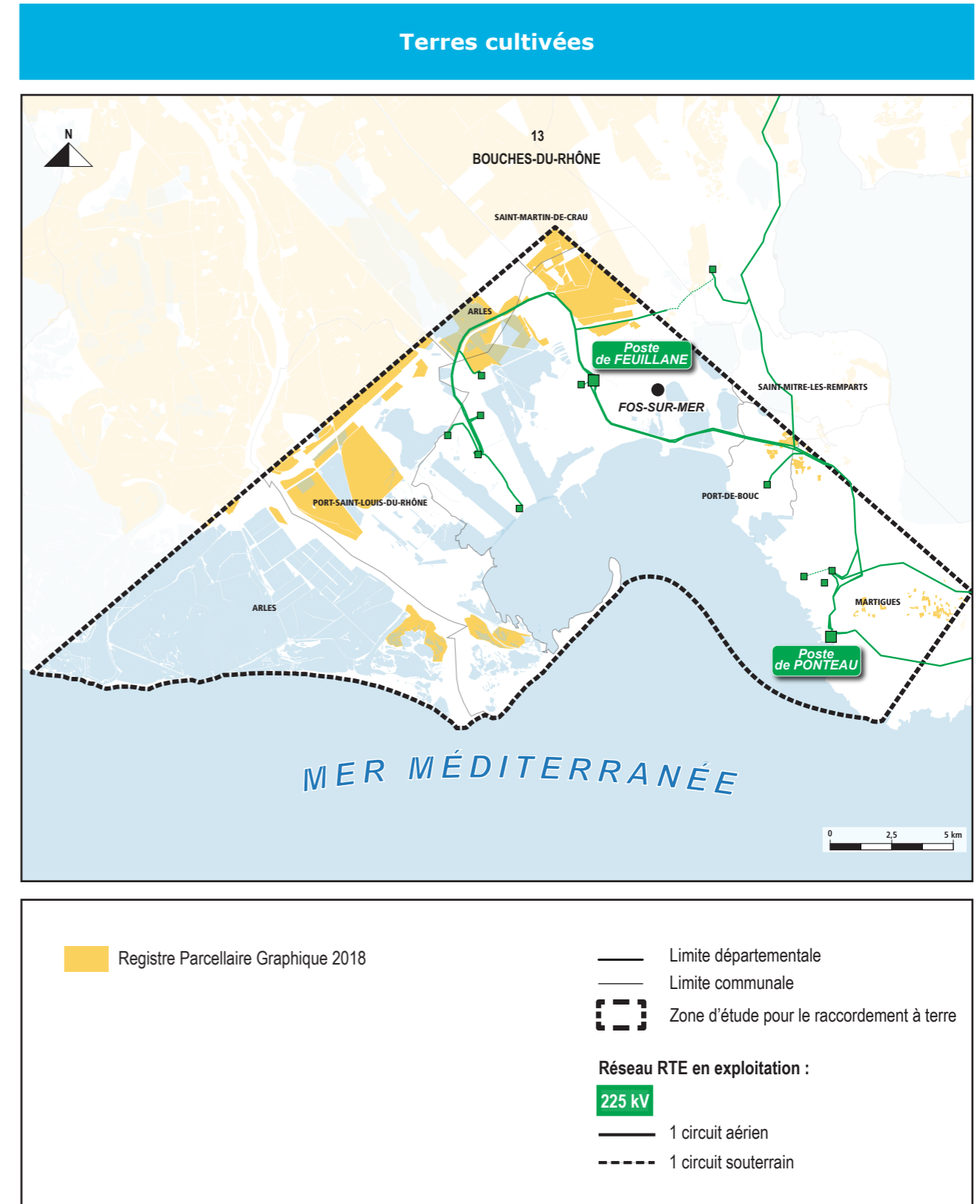


Figure 202 : Terres cultivées de la zone d'étude D (RPG 2018)

4.2.3. Activités industrielles

La ville de Fos-sur-Mer possède sur son territoire l'une des zones industrialo-portuaires les plus vastes de France, le port Marseille Fos. Sur les 12 000 hectares qui le composent, 7 500 sont situés sur la commune de Fos-sur-Mer. Cette zone industrialo-portuaire de Marseille-Fos rassemble 1 500 établissements notamment :

- Sidérurgie : ArcelorMittal et Ascométal ;
- Raffinage et stockage de pétrole : Exxon Mobil, Dépôts Pétroliers de Fos (DPF), SPSE, GIE la Crau ;
- Chimie : Lyondell Chimie - Bayer, Kem One ;
- Construction offshore : Eiffel ;
- Fabrication de ciment : Kerneos ;
- Logistique : Ikéa, Maisons du Monde, Geodis.

Les différentes communes qui composent la zone d'étude comptent entre 4,8 et 13,9 % d'établissements actifs du secteur de l'industrie au 31 décembre 2015, tandis que la France en compte 5,3 %. Elles comptent entre 3,9 et 57,8 % de postes salariés dans le secteur de l'industrie à la même date, tandis que la France en compte 13,9 %.

On peut donc considérer que la zone d'étude D a un tissu industriel important et supérieur à la moyenne française.

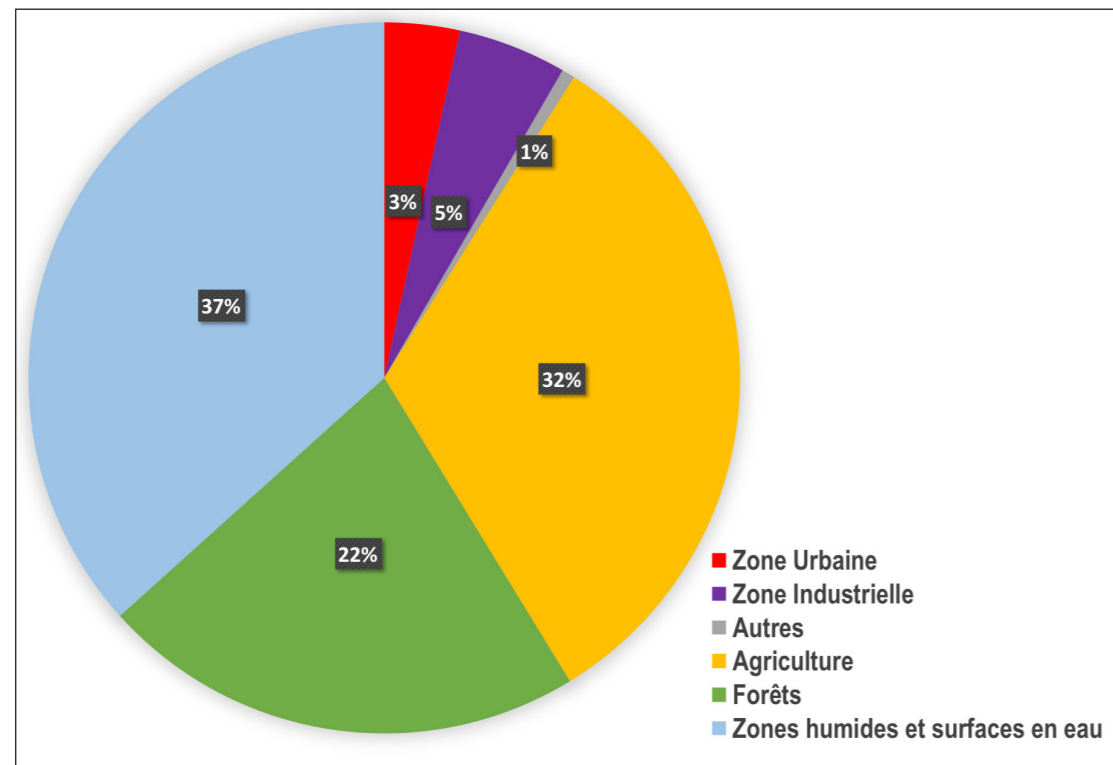


Figure 204 : Représentation graphique de l'occupation des sols de la zone d'étude D

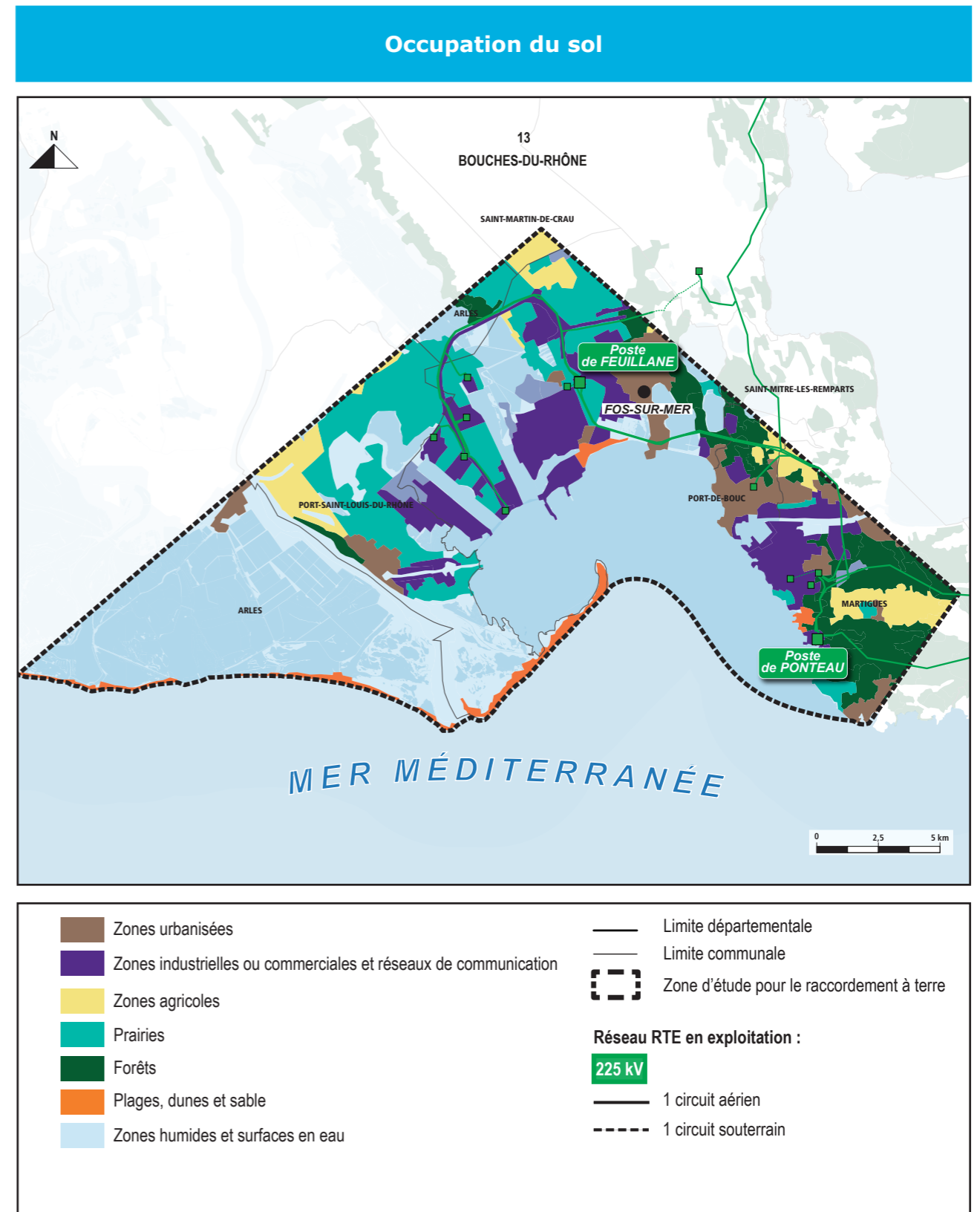


Figure 203 : Occupation du sol de la zone d'étude D



4.2.4. Pêche et conchyliculture

Les communes de Martigues, Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône comptent toutes un ou plusieurs sites de débarquements liés à la pêche.

Port-de-Bouc et le port de Carro (commune de Martigues) font partie des principaux ports de pêches du département.

Selon le schéma régional de développement de l'aquaculture marine de Provence-Alpes-Côte-d'Azur de décembre 2015, il existe un site conchylicole (concession de 107 hectares) à Port-Saint-Louis-du-Rhône tandis que plusieurs sites propices à la conchyliculture ou autres cultures marines sont situés à Port-Saint-Louis-du-Rhône, Arles et Fos-sur-Mer. Un site propice à la pisciculture est également recensé à Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Synthèse des enjeux relatifs aux activités et usages	
Synthèse	Les activités économiques liées aux activités maritimes et portuaires occupent toutes une place importante dans le tissu économique de la zone d'étude D.
Niveau d'enjeu	Les enjeux sont modérés à forts selon les secteurs.
Sensibilité vis-à-vis du projet	La sensibilité en matière économique du littoral côtier est forte. Aussi, la période de réalisation de certains travaux en mer (pose du câble sous-marin), sur le littoral (atterrage) et sur certains axes routiers (pose de la liaison souterraine) sera déterminée autant que possible au regard de la saisonnalité de ces activités.

Légende :

Enjeux/sensibilités Négligeables à faibles	Enjeux/sensibilités Modéré(e) s	Enjeux/sensibilités Fort(e) s
---	------------------------------------	----------------------------------

4.3. Trafic

4.3.1. Trafic routier et ferroviaire

Les axes majeurs routiers traversant la zone d'étude D sont :

A/Réseau autoroutier

- L'autoroute A55 qui relie Marseille à Martigues.

B/Réseau national

- La route nationale N568 qui relie Martigues à Arles,
- La route nationale N569 qui relie Fos-sur-Mer à Salon-de-Provence.

C/Réseau départemental

- La D5 ;
- La D9 ;
- La D49 ;
- La D50 ;
- La D268 ;
- La D35.

Route	Commune du poste compteur permanent	Moyenne Journalière Annuelle (MJA) tous véhicules, nombre de véhicules/jour	Dont poids lourds (%)	Année de comptage
A55	Martigues	74 503	/	2018
N568	Port-de-Bouc	48 377	/	2018
	Fos-sur-Mer (est)	47 275	12,6 %	2018
	Fos-sur-Mer (nord)	26 274	/	2018

Comptage routier sur la zone d'étude D (Sources : « Recensement de la circulation 2018, Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée »). Les données ne sont pas disponibles pour les routes départementales.

Au niveau du trafic ferroviaire de passagers (TER Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur), la zone d'étude D est traversée par une seule ligne, Marseille/Miramas via Port-de-Bouc, qui dessert 3 gares : Port de Bouc, Martigues et la Couronne.

4.3.2. Trafic fluvial et infrastructures portuaires maritimes

La zone d'étude D compte plusieurs voies navigables : le Rhône, le chenal de Caronte ainsi que plusieurs canaux et notamment le canal Saint-Louis, le canal de navigation du Rhône au Port de Fos-sur-Mer ou encore le canal de navigation de Fos-sur-Mer à Port-de-Bouc. Toutes les communes sont concernées par ces voies navigables à l'exception de Saint-Mitre-les-Remparts et Saint-Martin-de-Crau.

La zone d'étude D compte :

- la majeure partie des installations du port autonome maritime (PAM) de Marseille Fos avec ses bassins ouest (Lavéra et Caronte à Martigues, Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône). Il s'agit du premier port de France et troisième port de Méditerranée (en tonnages marchandises).
- environ 5 ports de plaisance côtiers et sur le chenal de Caronte, à Martigues, Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône.

4.3.3. Trafic aérien

Aucun aéroport n'est recensé sur la zone d'étude D.

Des servitudes aéronautiques interceptent cependant la zone d'étude. Elles sont liées à la présence de la base aérienne 125 d'Istres située à proximité directe de la zone d'étude.

Synthèse des enjeux relatifs au trafic	
Synthèse	La zone d'étude D est traversée par des voies de circulations relativement importantes ; une autoroute, des routes nationales et départementales, un réseau ferroviaire, un important port maritime, cinq ports de plaisance et plusieurs voies fluviales navigables.
Niveau d'enjeu	Les enjeux sont modérés à forts, du fait de la présence de ces nombreuses voies de circulation et des règlements qui leur sont associés.
Sensibilité vis-à-vis du projet	La sensibilité est faible car seule la période de construction des ouvrages pourrait générer des perturbations en cas de travaux effectués sous voiries ou en accotement (mise en place de déviation, circulation alternée...). L'installation des chambres d'atterrissage devra prendre en compte les infrastructures maritimes portuaires, de façon à minimiser la perturbation du trafic.

Légende :

Enjeux/sensibilités Négligeables à faibles	Enjeux/sensibilités Modéré(e) s	Enjeux/sensibilités Fort(e) s
---	------------------------------------	----------------------------------



Infrastructures de transport

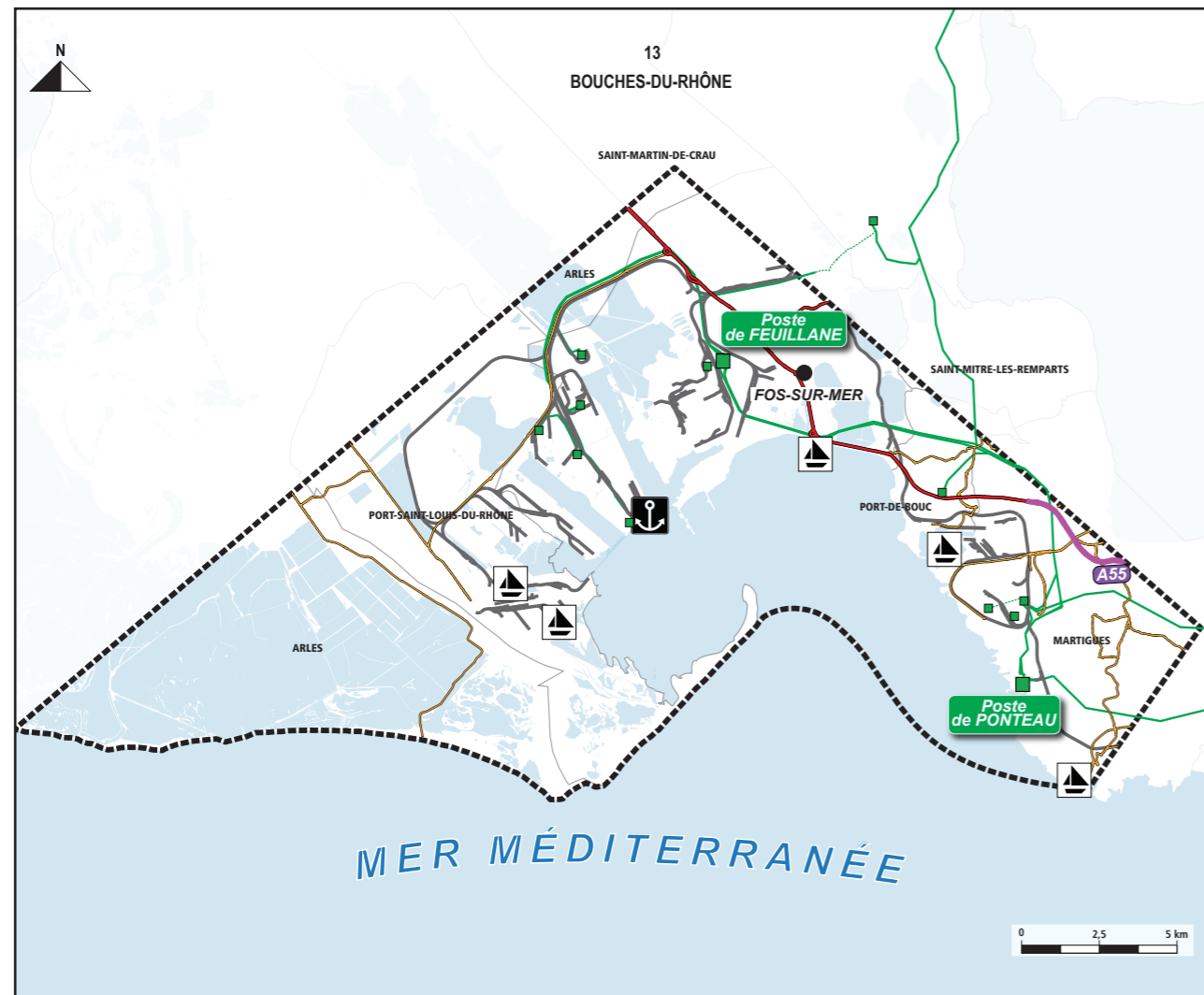


Figure 205 : Infrastructures de transport de la zone d'étude D

Servitudes aériennes

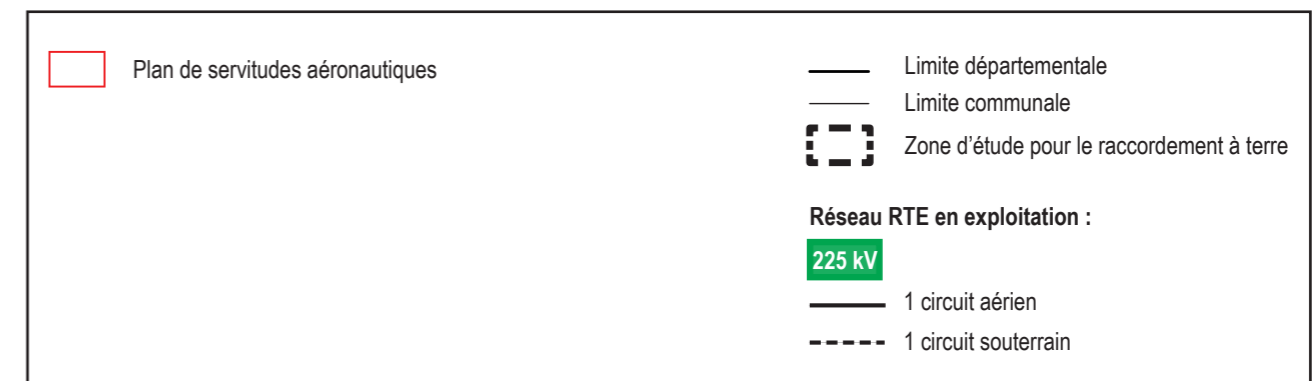
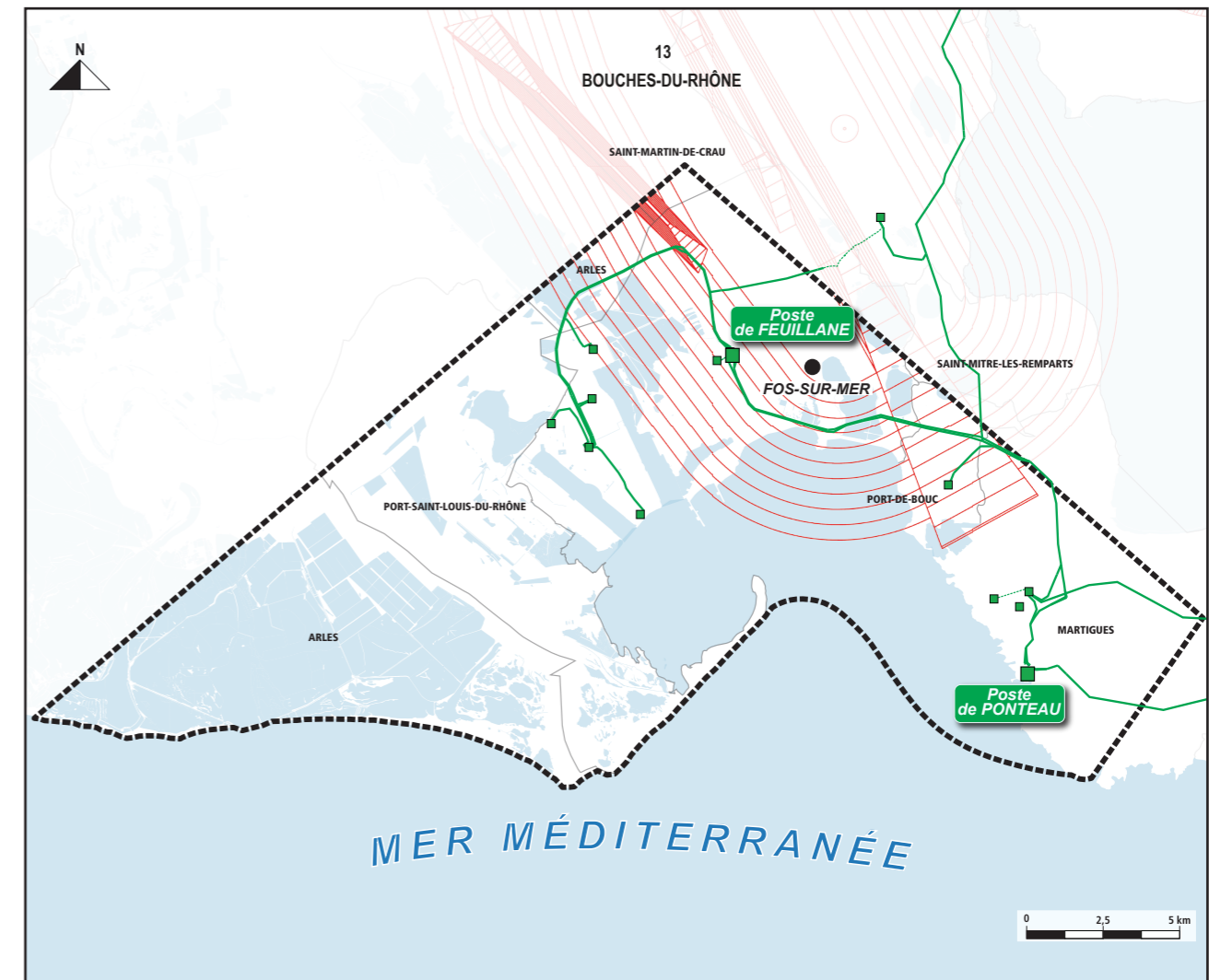


Figure 206 : Servitudes aériennes de la zone d'étude D

4.4. Réseaux et énergies

4.4.1. Réseaux électriques (lignes à haute et très haute tension)

La zone d'étude D est traversée par le Réseau public de transport d'électricité géré par RTE :

- 1 ligne à 400 kV de niveau interrégional,
- des lignes à 225 kV de niveau régional,
- des lignes à 63 kV de niveau départemental.

Ces ouvrages électriques sont reliés à 15 postes électriques de transformation à haute et très haute tension.

4.4.2. Réseaux de fibre optique

L'ensemble des communes de la zone d'étude D est desservi par la fibre optique, avec des taux de couverture variant de 10 % à plus de 80 %.

4.4.3. Réseaux de transport de gaz et d'hydrocarbures

La zone d'étude D est traversée par de nombreuses canalisations de gaz et d'hydrocarbures (cf risque de transport de matières dangereuses) permettant d'alimenter les industries. Les sociétés SPMR, SPSE, SNOI et Geosel se partageant les réseaux d'hydrocarbures (transports, stockage, ravitaillement).

4.4.4. Énergies renouvelables terrestres

Le climat de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur est propice à l'installation de parcs éoliens sur le territoire. Selon le Schéma Régional Éolien (SRE), toutes les communes de la région sont en totalité ou en partie couvertes par des zones favorables au développement du grand éolien à l'exception de 30 communes dont Saint-Mitre-les-Remparts et Port-de-Bouc, de par la présence de servitudes de dégagement aéronautique.

Deux parcs éoliens et huit parcs photovoltaïques sont recensés sur la zone d'étude D.

Synthèse des enjeux relatifs aux réseaux et énergie	
Synthèse	La zone d'étude D est traversée par plusieurs lignes électriques aériennes et souterraines à haute et très haute tension et par des canalisations de transport de gaz ou d'hydrocarbures.
Niveau d'enjeu	Les enjeux sont forts.
Sensibilité vis-à-vis du projet	Compte tenu du nombre de canalisations et installations, et les distances réglementaires entre les différents réseaux à respecter, la mise en œuvre du projet pourrait s'avérer complexe.

Légende :

Enjeux/sensibilités Négligeables à faibles	Enjeux/sensibilités Modéré(e) s	Enjeux/sensibilités Fort(e) s
---	------------------------------------	----------------------------------



Figure 207 : Réseaux et énergie de la zone d'étude D

4.5. Environnement sonore

La sensibilité à la pollution sonore apparaît comme très subjective, elle peut cependant avoir des conséquences graves sur la santé humaine (troubles du sommeil, stress...).

4.5.1. Cartes stratégiques du bruit (CSB)

Les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) visent à évaluer l'exposition au bruit dans l'environnement. Elles permettent de représenter les secteurs affectés par le bruit, d'estimer la population exposée, et de quantifier les nuisances.

Les infrastructures de transport routières et ferrées, constituent des sources de nuisances sonores non négligeables. Le classement sonore des transports terrestres constitue, dans ce cadre, un dispositif réglementaire préventif.

Sur la zone d'étude, les principales infrastructures de transport générant des nuisances sonores et apparaissant sur les CSB, sont l'autoroute A55, la RN568 et la RD5.

Le territoire est également concerné par les nuisances sonores provenant des voies ferrées, notamment celle reliant Marseille à Miramas via Port-de-Bouc.

4.5.2. Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

La zone d'étude D est concernée par les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) :

- des Bouches-du-Rhône, réalisé par l'État, approuvé par arrêté préfectoral du 30 juillet 2019,
- du Département des Bouches-du-Rhône, dont le Conseil Départemental a reconduit le PPBE adopté le 25 mars 2016 pour la période 2019-2023, par délibération du 29 juin 2019.

Les PPBE sont des plans d'actions, basés sur les résultats de la cartographie du bruit, avec pour objectifs de :

- Prévenir le bruit dans l'environnement,
- Le réduire, si cela est nécessaire, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine,
- Préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante.

Pour cela, ils définissent notamment les mesures prévues (murs anti-bruit, isolation des façades, etc...) par les autorités compétentes et à mettre en œuvre par les gestionnaires des infrastructures concernées.

Le PPBE des Bouches-du-Rhône concerne les voies routières et autoroutières dont le trafic annuel est compris entre 3 et 6 millions de véhicules et les voies ferroviaires dont le trafic annuel est compris entre 30 000 et 60 000 passages de train. Des tronçons de l'A55 ainsi qu'un tronçon de voie ferrée qui traversent la zone d'étude en font partie.

Le PPBE du Département des Bouches-du-Rhône concerne des tronçons des RD268, RD5 et RD9 qui traversent la zone d'étude.

4.5.3. Plan de Gêne Sonore (PGS) et Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Aucun Plan de Gêne Sonore (PGS) n'est recensé au sein de la zone d'étude D. Ce plan délimite les zones dans lesquelles les riverains d'un aéroport peuvent bénéficier d'une aide pour insonoriser leur logement, lorsqu'il est exposé aux nuisances sonores aériennes.

Un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) concerne la zone d'étude D. Il est lié à la présence de l'aéroport d'Istres-le-Tubé. Le plan d'exposition au bruit est un document d'urbanisme, destiné à limiter l'exposition de nouvelle population aux nuisances sonores, en maîtrisant l'urbanisation autour des aéroports dans les zones de bruit.

4.6. Qualité de l'air

L'air est soumis à de nombreux échanges et à des mouvements permanents. Sa dégradation peut avoir des effets importants sur la santé humaine et sur l'environnement.

L'indice ATMO est un indice de qualité de l'air, compris entre 1 et 10, associé à un qualificatif (de très bon à très mauvais). Il est obligatoirement calculé pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

En Provence-Alpes-Côte-d'Azur, il est déterminé à partir des concentrations de trois polluants : le dioxyde d'azote (NO₂), l'ozone (O₃) et les particules en suspension inférieures à 10 micromètres (PM₁₀).

Selon Atmo Sud, une association agréée par le ministère chargé de l'Environnement pour la surveillance de la qualité de l'air, au cours de l'année 2017, les stations de mesure présentes sur la zone d'étude ont enregistré 3 journées en épisode pollution liées aux particules en suspension inférieures à 10 micromètres (PM₁₀).

Ci-dessous, un tableau présentant les seuils des polluants cités, réglementés par le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air (source : Legifrance.gouv.fr) :

Polluant	Seuil d'information aux personnes sensibles	Seuil d'alerte
O ₃ Ozone	180 µg/m ³ en moyenne horaire	240 µg/m ³ : Protection sanitaire pour toute la population : en moyenne horaire 1er seuil en moyenne horaire, dépassé pendant trois heures consécutives pour mise en œuvre progressive de mesures d'urgence
NO ₂ dioxyde d'azote	200 µg/m ³ en moyenne horaire	400 µg/m ³ horaire, dépassé pendant trois heures consécutives 200 µg / m ³ en moyenne horaire, si la procédure d'information et de recommandation pour le dioxyde d'azote a été déclenchée la veille et le jour même et que les prévisions font craindre un nouveau risque de déclenchement pour le lendemain
PM ₁₀ Particules en suspension	50 µg/m ³ en moyenne sur 24h, selon des modalités de déclenchement définies par arrêté du ministre chargé de l'environnement	80 µg/m ³ en moyenne sur 24h, selon des modalités de déclenchement définies par arrêté du ministre chargé de l'environnement

Synthèse des enjeux relatifs à l'environnement sonore et la qualité de l'air	
Synthèse	La zone d'étude D est concernée par plusieurs sources de nuisances sonores : réseau de transports routier et aéroport. Le territoire d'étude bénéficie d'une bonne qualité de l'air avec des épisodes de pollutions peu fréquents.
Niveau d'enjeu	Les enjeux sont négligeables à faibles.
Sensibilité vis-à-vis du projet	La sensibilité du projet vis-à-vis de l'acoustique et de la qualité de l'air est faible. En phase travaux, comme en phase d'exploitation, les réglementations en vigueur concernant les nuisances sonores et les rejets de polluants atmosphériques seront appliquées. Des contrôles seront effectués.

Légende :

Enjeux/sensibilités Négligeables à faibles	Enjeux/sensibilités Modéré(e) s	Enjeux/sensibilités Fort(e) s
---	------------------------------------	----------------------------------

4.7. Risques technologiques

Notamment d'après le Dossier Départemental sur les Risques Majeurs (DDRM) des Bouches-du-Rhône, datant d'octobre 2015, la zone d'étude D est soumise à des risques technologiques de plusieurs types.

Le DDRM est un document de sensibilisation illustré par des cartographies, qui regroupe les principales informations sur les risques majeurs naturels, miniers et technologiques du département.

4.7.1. Risque industriel

Un risque industriel est un risque qui se produit sur un site industriel pouvant causer des dommages pour les personnes (blessures légères, décès), les biens (destruction de matériel, bâtiment, voie d'accès, etc.) et l'environnement (pollutions, impacts sur les écosystèmes, la faune et la flore, impacts sanitaires).

Les établissements les plus potentiellement dangereux sont répertoriés et soumis à la réglementation relative aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (réglementation ICPE). Ces installations correspondent à toute exploitation industrielle ou agricole, susceptible de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains.

En 2020, 99 ICPE sont recensées sur la zone d'étude D. 81 de ces ICPE sont soumises au régime d'autorisation et 18 au régime d'enregistrement.

Les trois régimes de classement ICPE - déclaration, enregistrement ou autorisation - correspondent à des niveaux croissants d'impacts potentiels pour l'environnement, l'autorisation concernant des installations de grandes tailles ou présentant des risques plus élevés pour l'environnement.

D'après le site Géorisques, en 2020, **25 installations SEVESO** (sites industriels, présentant des risques d'accidents majeurs, impliquant des produits chimiques dangereux) de **seuil haut et 8 installations SEVESO de seuil bas**, sont présentes sur la zone d'étude D :

Nom de l'établissement	Commune d'implantation	Régime
Air Liquide France Industrie	Fos-sur-Mer	Seuil haut
Arcelormittal Méditerranée	Fos-sur-Mer	Seuil haut
Dépôt pétrolier de Fos	Fos-sur-Mer	Seuil haut
Elengy (ex Tonkin)	Fos-sur-Mer	Seuil haut
Elengy (ex Cavaou)	Fos-sur-Mer	Seuil haut
ESSO Raffinage SAS	Fos-sur-Mer	Seuil haut
Fluxel	Fos-sur-Mer	Seuil haut
Stockage terminal de la Crau	Fos-sur-Mer	Seuil haut
KEM ONE France	Fos-sur-Mer	Seuil haut
Lyondell Chimie France SAS	Fos-sur-Mer	Seuil haut
Solamat Merex	Fos-sur-Mer	Seuil haut
Société du Pipeline Sud-Européen	Fos-sur-Mer	Seuil haut
COGEX	Fos-sur-Mer	Seuil bas
RTDH	Fos-sur-Mer	Seuil bas

Nom de l'établissement	Commune d'implantation	Régime
GCA Logistics Fos	Port-Saint-Louis-du-Rhône	Seuil haut
Alkion Terminal	Martigues	Seuil haut
Biocar	Martigues	Seuil bas
Gazechim	Martigues	Seuil haut
Géogas Lavéra	Martigues	Seuil haut
Total Raffinage France	Martigues	Seuil haut
Fluxel	Martigues	Seuil bas
Géosel Manosque	Martigues	Seuil haut
Petroineos Manufacturing France	Martigues	Seuil haut
Ganaye In Stock	Martigues	Seuil bas
Wilmar France Holding SAS	Martigues	Seuil haut
Ineos Derivatives Lavéra LPG	Martigues	Seuil haut
Kem One	Martigues	Seuil haut
Appryl	Martigues	Seuil bas
Naphtachimie	Martigues	Seuil haut
Ineos Chemicals Lavéra	Martigues	Seuil haut
Ineos Technologies France SAS	Martigues	Seuil bas
Oxochimie	Martigues	Seuil haut
M2I Salin	Arles	Seuil bas

Le statut SEVESO distingue, en effet, deux types d'établissements, selon la quantité totale de matières dangereuses susceptible d'être présente dans l'installation :

- Les établissements Seveso seuil haut, qui mettent en œuvre les plus grandes quantités de produits dangereux. Les contraintes s'appliquant à ces établissements sont les plus fortes (organisation formalisée de gestion de la sécurité, élaboration de plans d'urgence, maîtrise de l'urbanisation à proximité, révision quinquennale des études de dangers)
- Les établissements Seveso seuil bas, qui ont des contraintes réduites. Cependant, ils doivent élaborer une politique de prévention des accidents majeurs.

Les plans de prévention des risques technologiques (PPRT) ont pour objet de réglementer l'urbanisme, autour des SEVESO seuil haut. Outils mis en place suite à la loi relative à la prévention des risques technologiques et naturels, ces plans visent à définir, dans la concertation, des règles d'utilisation des sols compatibles avec l'activité de l'installation classée, l'objectif étant de limiter l'exposition de la population aux conséquences des accidents.

Trois PPRT approuvés (ArcelorMittal, TOTAL Raffinage Marketing et Deulep) et trois PPRT prescrits (Fos Est, Fos Ouest et Lavéra) concernent la zone d'étude.

L'ensemble des communes de la zone d'étude D sont identifiées comme soumises au risque industriel.

Des sites pollués sont recensés sur la zone d'étude D via la base de données BASOL. Il s'agit de sites qui, du fait d'anciens dépôts de déchets ou d'infiltration de substances polluantes, présentent une pollution susceptible de provoquer une nuisance ou un risque pérenne pour les personnes ou l'environnement.

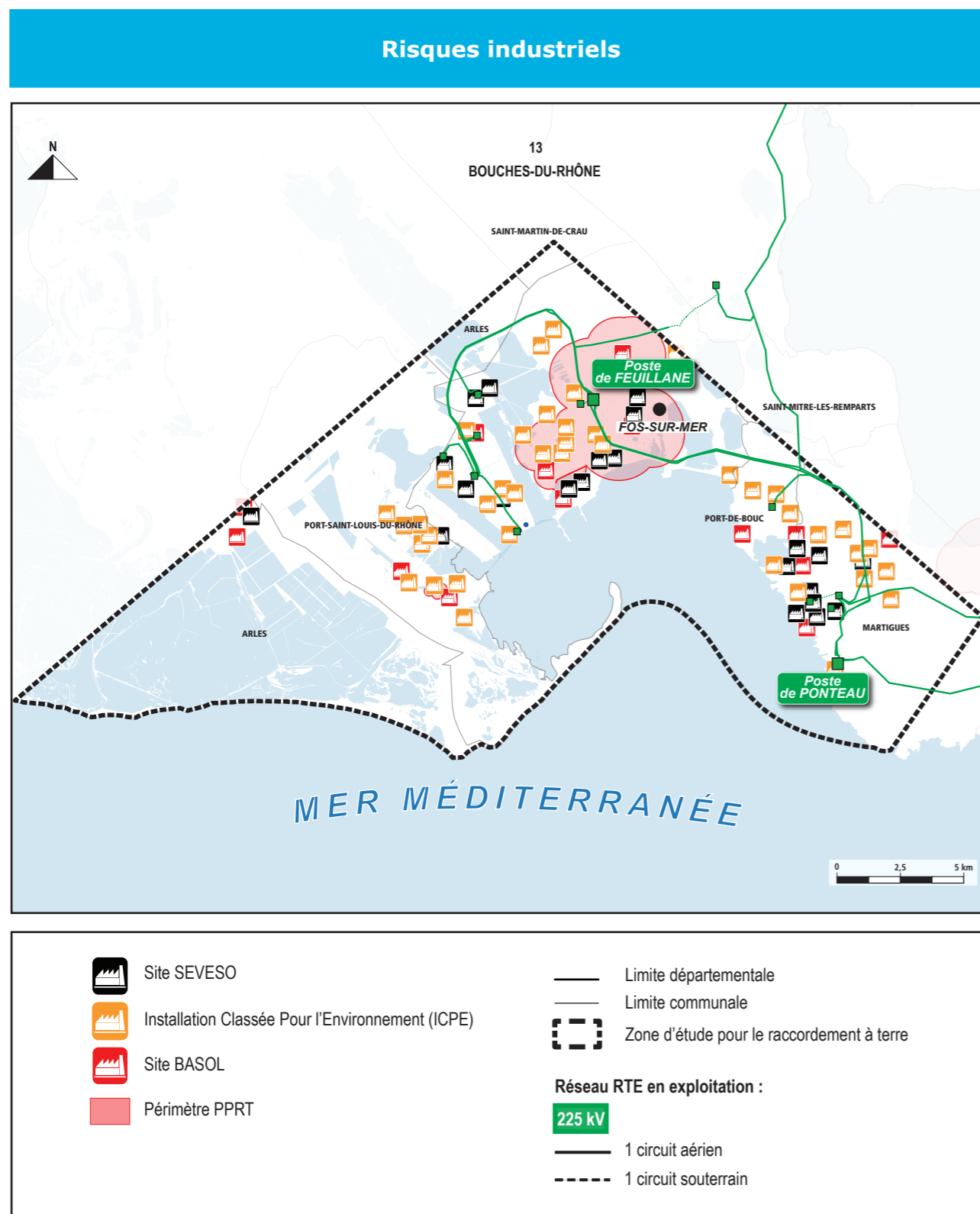


Figure 208 : Risques industriels de la zone d'étude D

4.7.2. Risques d'inondation en cas de rupture de barrage

Un barrage est un ouvrage artificiel ou naturel, établi au travers du lit d'un cours d'eau, retenant ou pouvant retenir de l'eau. Une rupture de barrage entraîne la formation d'une onde de submersion se traduisant par une élévation brutale du niveau de l'eau à l'aval, entraînant des conséquences sur la population, les biens et l'environnement.

La zone d'étude D ne compte aucun barrage.

Cependant, les communes d'Arles, Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône et Saint-Martin-de-Crau sont concernées par l'onde de submersion du barrage de Serre-Ponçon.

4.7.3. Risque nucléaire

La zone d'étude D n'est pas concernée par la présence de centrale nucléaire et ne situe pas dans un périmètre de protection lié au risque nucléaire.

Cependant, la base aérienne 125 d'Istres est une installation nucléaire de base secrète (INBS) intéressant la défense. Le rayon d'application du plan particulier d'intervention (PPI) de la Base 125 d'Istres est de 2 km, ce qui concerne une très faible partie de la zone d'étude D au nord.

4.7.4. Risque minier

Le risque minier est lié à l'évolution des cavités de mine ou de carrière, d'où les substances sont extraites, à ciel ouvert ou souterraines, abandonnées et sans entretien, du fait de l'arrêt de l'exploitation. Ces cavités peuvent induire des désordres en surface pouvant affecter la sécurité des personnes et des biens.

Selon la préfecture des Bouches-du-Rhône, une évaluation des aléas miniers résiduels a été réalisée par GEODERIS et livrée en 2016. Cette étude, pilotée par la DREAL Provence-Alpes-Côte-d'Azur, concerne le bassin de lignite de Provence et les concessions des exploitations lignitifères provençales (Sud bassin de Provence). Au total, 17 communes du département sont exposées aux divers aléas miniers.

La zone d'étude D est peu concernée par les risques miniers. Cependant, un effondrement localisé a été recensé à Martigues ainsi que plusieurs puits. Un périmètre de concession minière (mais pas de travaux) se trouve au nord-est de la commune.

4.7.5. Risque lié aux déchets de guerre

L'association Robin des Bois, qui a pour objectif la protection de l'Homme et de l'environnement, a diffusé en novembre 2003 un inventaire et cartographie de vestiges de guerre en Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

A priori, il n'y a pas de déchets de guerre à terre. En revanche entre avril 2001 et octobre 2003, ont été découverts par des activités de pêche, de plongée ou de dragage, deux obus de 30 cm de longueur à Fos-sur-Mer ainsi qu'une mine de 500 kg (détruite en 2003) au large de Carro (commune de Martigues).



4.7.6. Risque de transport de matières dangereuses

Le risque transport de marchandises dangereuses, est consécutif à un accident se produisant lors du transport de ces marchandises par voie routière, ferroviaire, fluviale, maritime ou par canalisation.

D'après le DDRM des Bouches-du-Rhône, toutes les communes de la zone d'étude D sont concernées par le risque de transport de matières dangereuses :

- par transport routier,
- par transport ferroviaire (à l'exception de Saint-Mitre-les-Remparts),
- par canalisation de transport de gaz naturel ou d'hydrocarbures.

Synthèse des enjeux relatifs aux risques technologiques	
Synthèse	De nombreuses ICPE, 33 installations SEVESO, 3 Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) approuvés et 3 prescrits sur la zone d'étude D. Certaines communes sont soumises au risque de rupture de barrages. La zone d'étude D est concernée par le risque de transport de matières dangereuses par réseau routier, par voies ferrées et par canalisations de transport de gaz naturel ou d'hydrocarbures. De nombreux sites BASOL sont recensés sur la zone d'étude D.
Niveau d'enjeu	Les enjeux sont forts.
Sensibilité vis-à-vis du projet	Ces données seront prises en compte lors de la définition précise des tracés des liaisons souterraines et de l'emplacement du poste afin de, soit les éviter, soit réaliser les travaux en toute sécurité pour les tiers et le personnel intervenant pour le compte de RTE, et le matériel. Néanmoins, cette tâche s'avère complexe au vu du contexte.

Légende :

Enjeux/sensibilités Négligeables à faibles	Enjeux/sensibilités Modéré(e) s	Enjeux/sensibilités Fort(e) s
---	------------------------------------	----------------------------------