

Volet 1 : État de lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Les territoires littoraux de PACA et plus spécifiquement les Bouches-du-Rhône, sont historiquement une porte d'entrée sur le continent européen. L'implantation au milieu du 20^{ème} siècle d'un complexe industrialo-portuaire et de l'ensemble des activités maritimes et terrestres en dépendant, sont sources de nombreux aléas d'origine anthropique tant en mer que sur terre.

Des sites industriels à risques concentrés sur le littoral

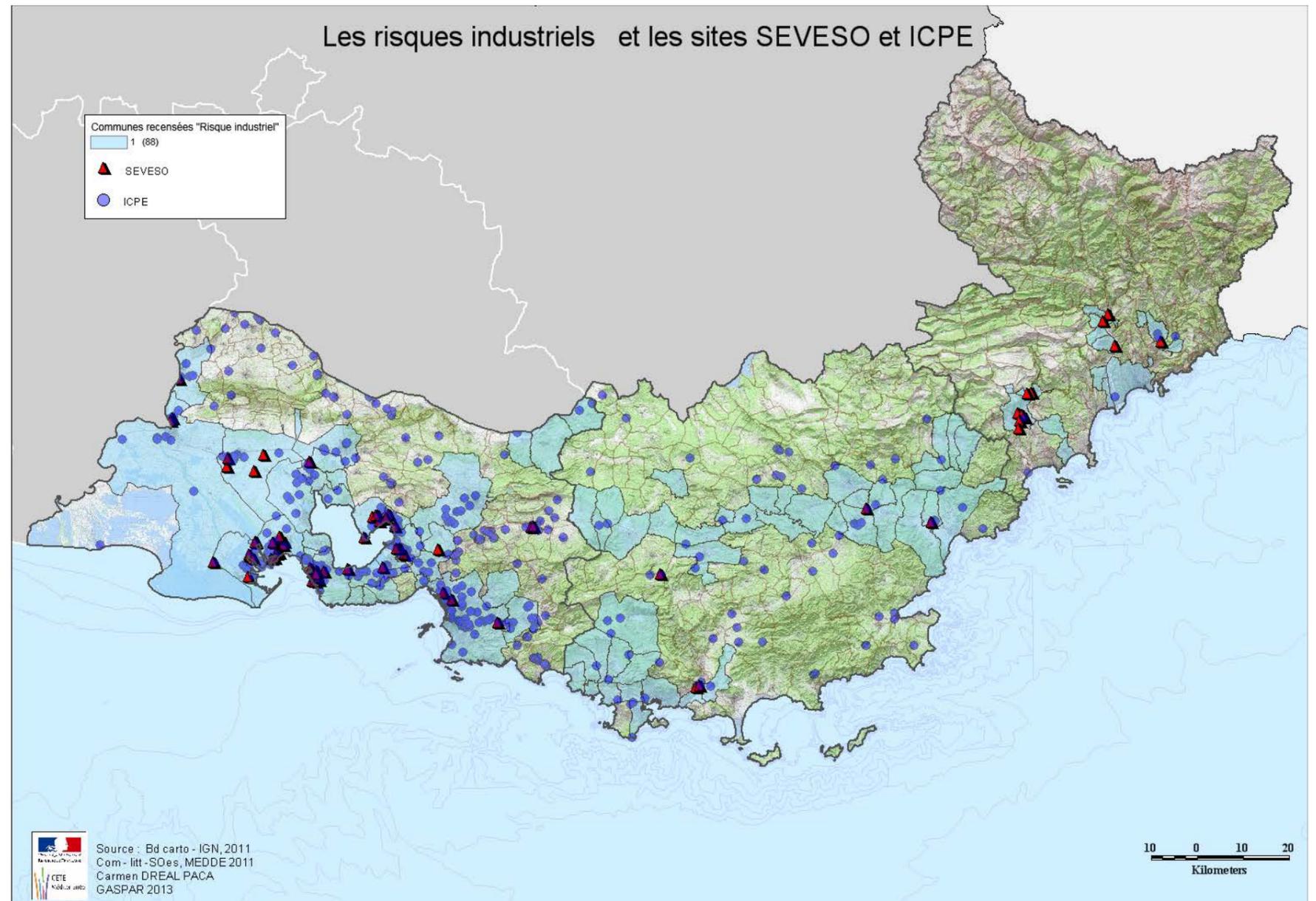
Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement concernent toutes exploitations (industrielles ou agricoles) susceptibles de créer des risques ou de causer des pollutions ou nuisances aux biens, aux personnes et à l'environnement. En région PACA, 1373 établissements sont recensés (ICPE soumises à autorisation ou à enregistrement, mise à jour de la base de données septembre 2013). Les trois départements littoraux de PACA en dénombrent 958 soit 70% de l'ensemble régional dont plus de la moitié pour les Bouches-du-Rhône.

	06	06-littoral	06-rétrolittoral	13	13-littoral	13-rétrolittoral	83	83-littoral	83-rétrolittoral
Risque industriel	0,09	0,19	0,07	0,28	0,82	0,15	0,27	0,33	0,25
Rupture de barrage	0,90	0,63	0,93	0,31	0,23	0,33	0,22	0,30	0,20
Transport de marchandises dangereuses	0,95	1,00	0,95	0,97	0,95	0,97	0,44	0,74	0,38

Nombre moyen par commune des risques technologiques majeurs recensés par départements littoraux de la région PACA. Source MEDDE, Gaspar 2013.

Des accidents technologiques peuvent survenir lors d'activités industrielles. De 1992¹ (début de l'organisation du recensement des accidents et incidents technologiques) à 2012, la France métropolitaine compte 32 200 accidents et incidents. La région PACA en recense 2046 soit 6,4% de la part nationale ce qui est peu en comparaison de la région Rhône-Alpes qui en compte plus du double (4525) ou de l'Île-de-France (2624). C'est par contre beaucoup plus qu'en Languedoc Roussillon qui en recense 704.

Les départements littoraux de la région PACA concentrent près de 80% des accidents et incidents survenus mais c'est sans surprise dans les Bouches-du-Rhône qu'ils sont les plus nombreux avec un total de 57% (soit un nombre de 1171) de la part régionale en 20 ans.



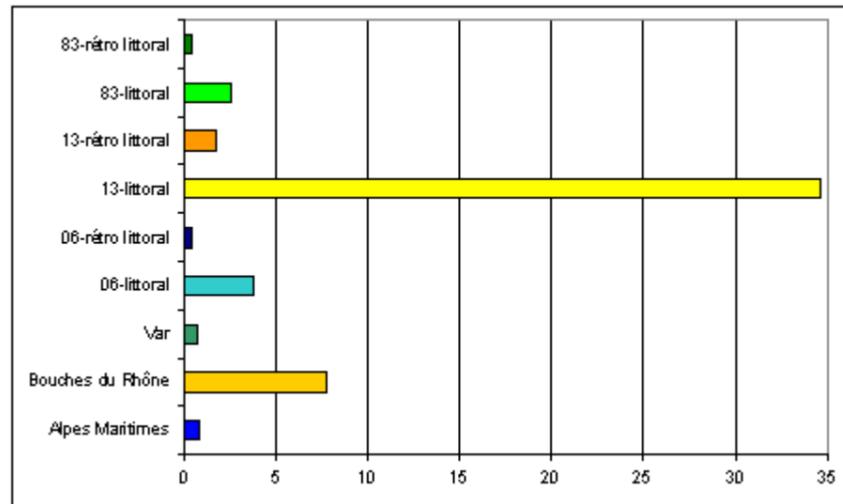
L'explosion de gaz dans les unités craquage catalytique et Gas-plant de la raffinerie de la Mède dans les Bouches-du-Rhône le 9 novembre 1992

Implantées depuis 1935, une violente explosion suivie de plusieurs autres se produisent et se font ressentir jusqu'à 30 km. Les conclusions de l'enquête font état d'une fuite de gaz sur une tuyauterie du Gas-plant. Un bilan très lourd est à déplorer : 6 morts et 37 blessés dont 1 grave parmi le personnel et 2 blessés parmi les pompiers. Les dommages s'élèvent à plus de 230M€ et le site reprendra ses activités en 1994.

1- Base de données Aria (accidents d'établissements au titre de la législation relative aux installations classées pour l'essentiel)

Volet 1 : État de lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques



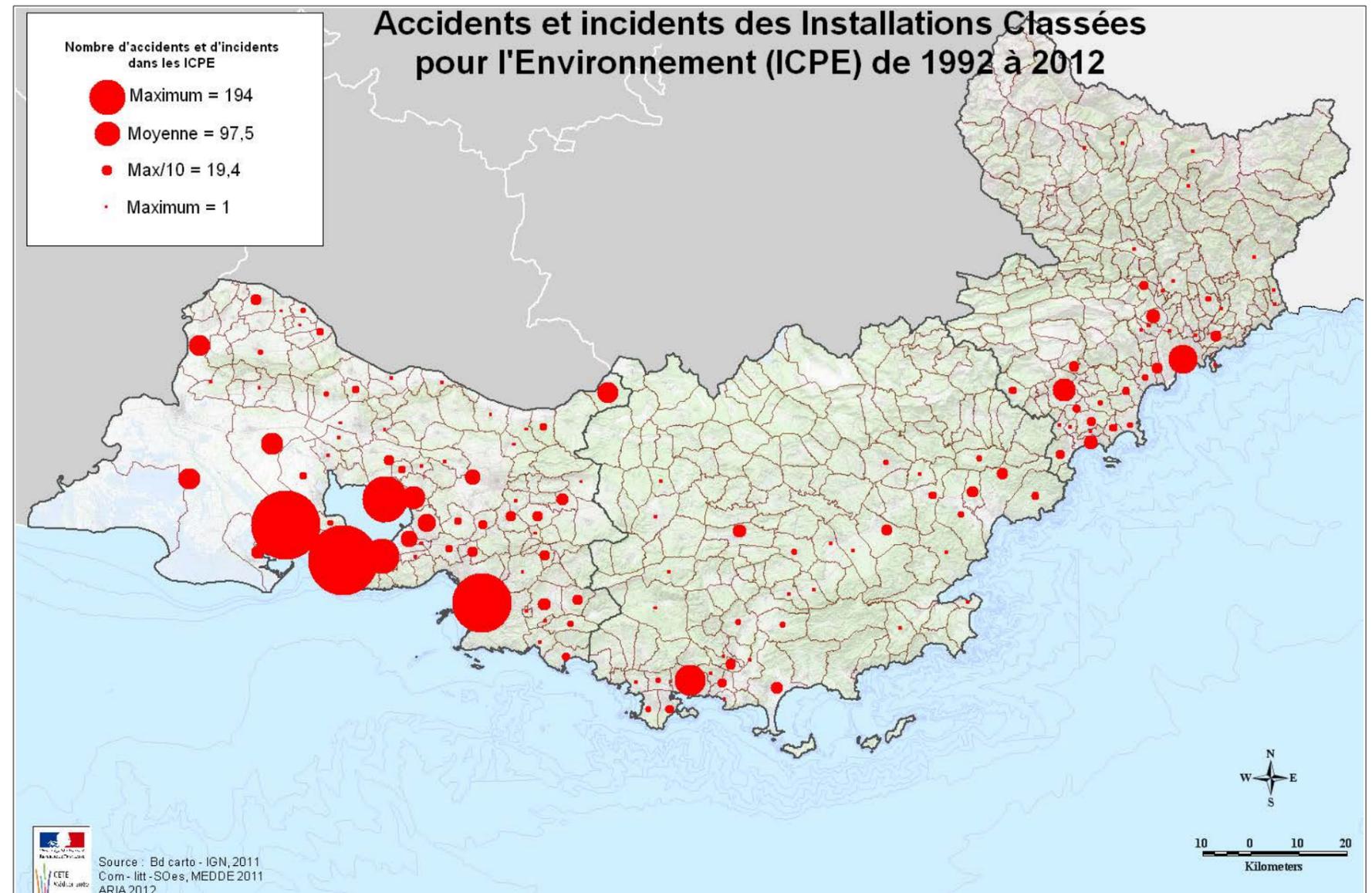
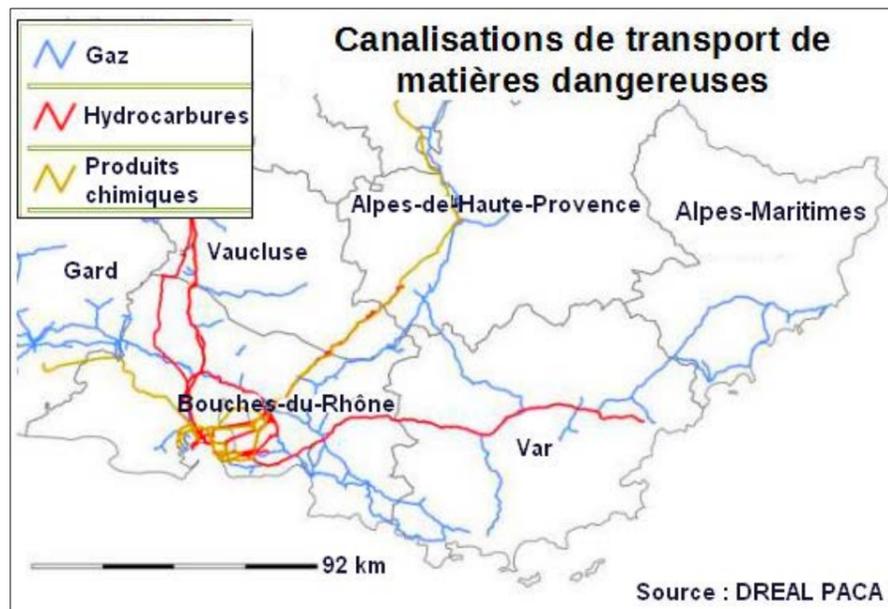
Nombre d'accidents/incidents ICPE de 1992 à 2012 par commune des départements littoraux de PACA. Source : ARIA, 2013.

Le transport de matières dangereuses autre que maritime

► Les canalisations

La région PACA compte près de 4900 km de canalisations de transport de fluides dangereux (2500 km pour les hydrocarbures, 1500 km pour le gaz, 900 km pour les produits chimiques) et 11 000 km de réseaux de distribution du gaz.

Les hydrocarbures sont acheminés par le pipeline sud-européen reliant la Méditerranée à la région du Rhin supérieur. Il traverse la France en approvisionnant sur son passage la Suisse et l'Allemagne (arrêt des exportations vers l'Allemagne en 2012). Les départements littoraux de PACA et tout particulièrement les Bouches-du-Rhône, comptent une forte concentration de réseaux de transport d'hydrocarbures et de produits chimiques d'intérêt général.



La plus grande partie de ces canalisations est enterrée à l'exception des organes nécessaires à leur exploitation (postes de pompage, de compression, de détente, de sectionnement, d'interconnexion).

La principale cause de perte de confinement d'une canalisation de transport est l'endommagement externe, en général lors de travaux effectués à proximité de l'ouvrage. Les autres causes sont la corrosion externe ou interne, les défauts de matière ou de soudage, les fuites sur joints ou brides et les réactions chimiques.

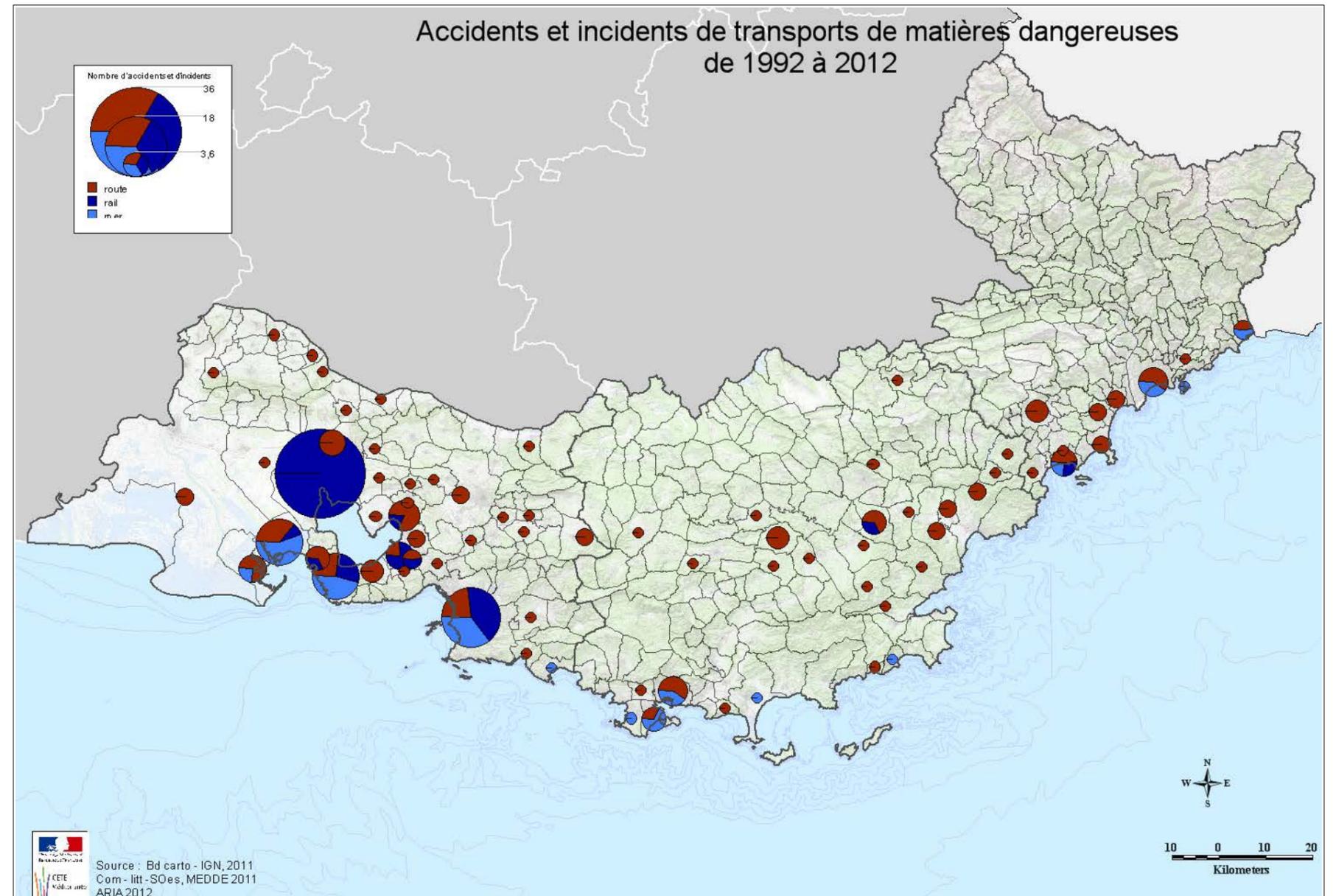
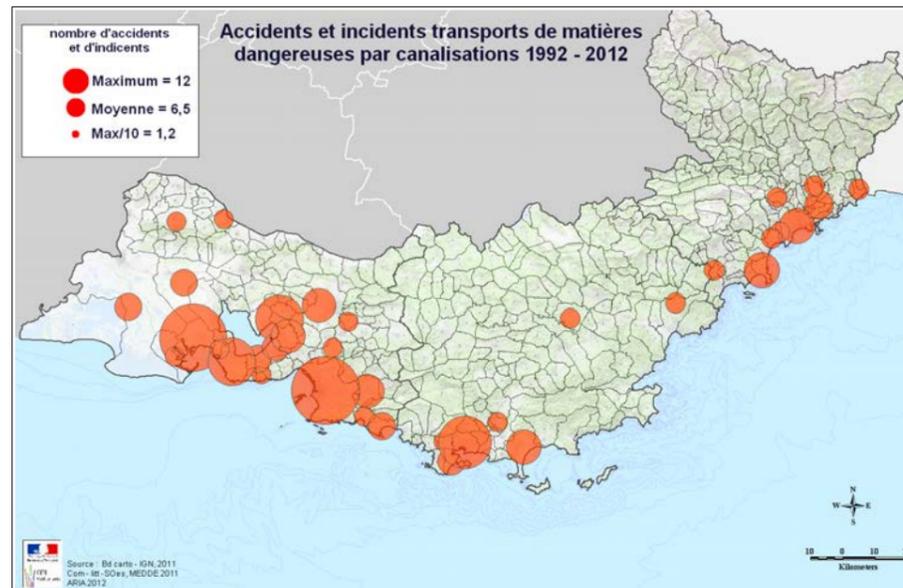
La base Aria recense 60 accidents et incidents pour ce mode de transport de matières dangereuses en région PACA.

Le 7 août 2009 : rupture d'une canalisation de pétrole dans la réserve naturelle Coussouls-de-Crau dans les Bouches-du-Rhône

La rupture d'un oléoduc géré par la société du pipeline sud-européen (SPSE) a provoqué une marée noire terrestre en déversant 5400 m³ de pétrole brut sur 5 hectares de la réserve naturelle des Coussouls-de-Crau, dernière steppe d'Europe occidentale. Plus de 50 millions d'euros ont été dépensés par la SPSE pour réhabiliter la réserve naturelle notamment le pompage de la nappe phréatique (captage d'alimentation en eau potable à quelques kilomètres de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de Fos-sur-mer), l'évacuation des terres souillées et leur recyclage ainsi que la remise en état du site directement impacté.

Volet 1 : État de lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques



► La route

Hors hydrocarbures, la route est largement privilégiée concernant le transport de marchandises. Par exemple, la part route est de 72% du trafic du GPM en 2008. Pour les conteneurs, la route est encore plus prédominante avec 85%. L'accidentologie est supérieure à la moyenne nationale dans le golfe de Fos. Le volume du trafic est estimé à 4700 PL/j depuis/vers la ZIP avec une augmentation de 7% en moyenne (2006-2012).

Ce mode de transport de matières dangereuses est le plus accidentogène, la base Aria recense 214 accidents et incidents pour l'ensemble de la région PACA.

► Le rail

Très peu développé, il reste concentré autour de Fos-sur-Mer et de l'Étang de Berre. Le nœud ferroviaire de Miramas est le centre de triage le plus important de tout le réseau sud-Est, il est également le plus accidentogène concernant le transport de matières dangereuses. 39 accidents et incidents sont recensés dans la base Aria soit 40 % du nombre total d'accidents et incidents de l'ensemble de la région PACA pour ce mode de transport (99 accidents et incidents recensés).

► Le fleuve

Le GPM est la seule infrastructure portuaire connectée à un axe fluvial en Méditerranée. Cette situation privilégiée permet à des bateaux de grand gabarit d'accéder au Rhône et à la Saône via le canal du Rhône de Fos-sur-Mer.

La base Aria recense seulement 3 accidents et incidents dont 1 en Arles en 1990 où une péniche transportant du gazole s'est échouée sur le Rhône.

Volet 1 : État de lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

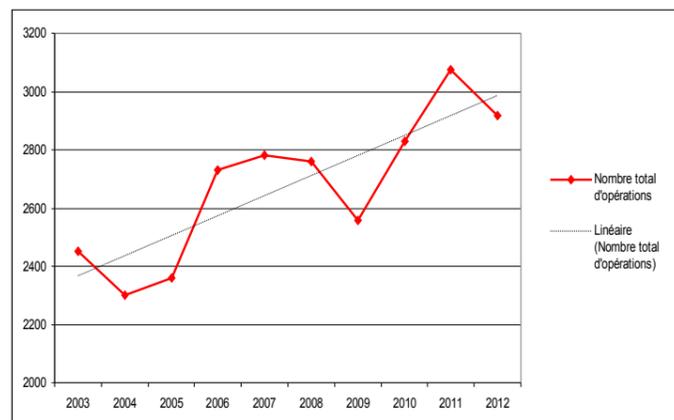
Un trafic maritime dense et diversifié

...Source potentielle d'accidents

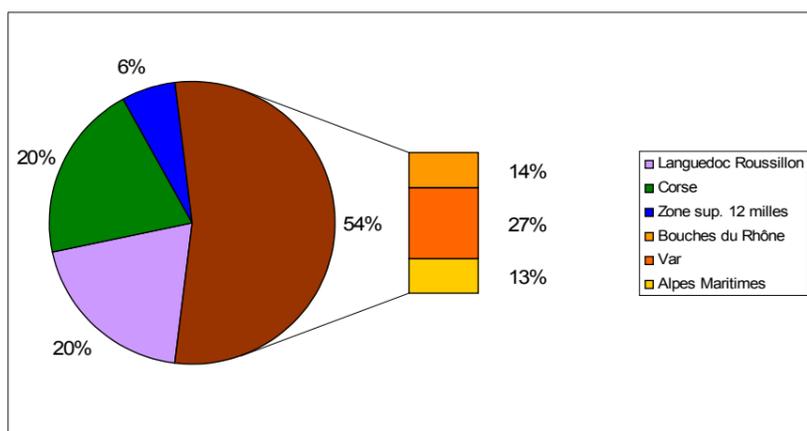
Le développement du trafic maritime international et la multiplication des usages (énergies marines, aquaculture... mais surtout loisirs) sont facteurs de risques en mer.

Ils dépendent des conditions de navigation (autre que climatique, trafic dense par exemple) mais aussi de l'état des navires et de l'équipage, la vitesse...

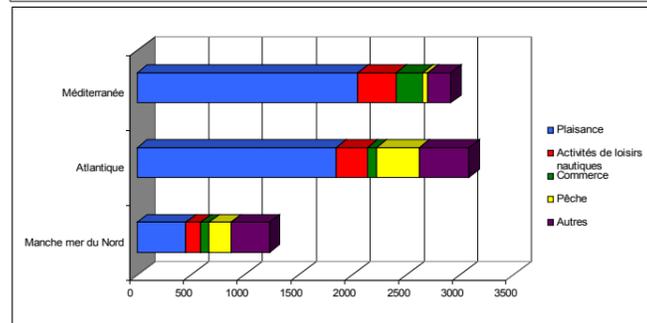
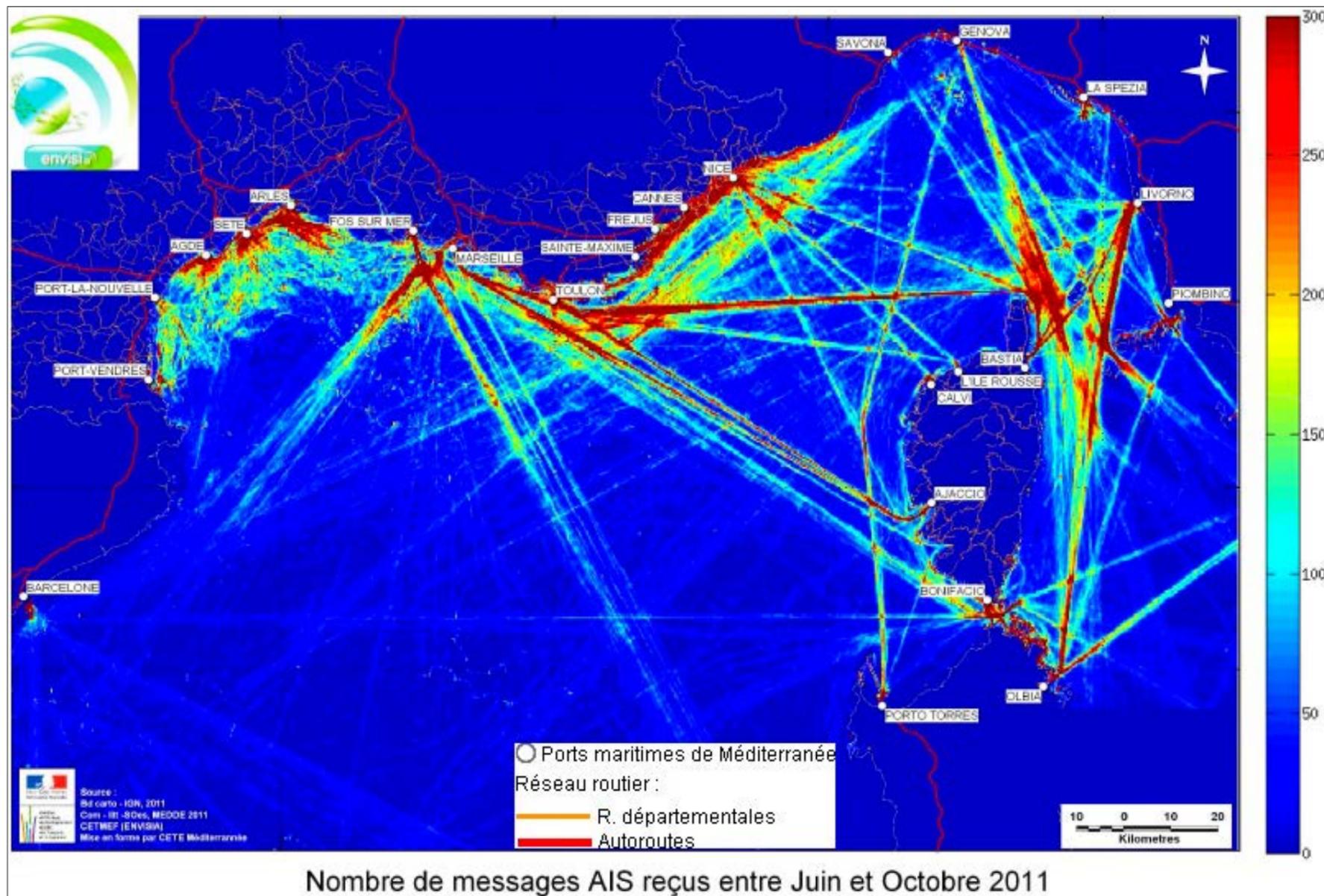
Pour le CROSS Méditerranée, en 2012, 94% des opérations de recherche et sauvetage (2917 en tout) en Méditerranée se sont effectuées en zone côtière (les 2/3 de juin à septembre). 54% de ces opérations sont pour la seule région PACA. Le Var est le premier département de Méditerranée avec 50% des opérations enregistrées de la région PACA. C'est la diversité des activités de plaisance et de loisirs qui explique ce résultat.



Nombre total d'opérations recherche et sauvetage du CROSS Med de 2003 à 2012. Source CROSS Med 2012.



Répartition géographique des opérations recherche et sauvetage du CROSS Med en 2012. Source CROSS Med 2012.



Nombre d'opérations de recherche et sauvetage des trois façades littorales de France métropolitaine en 2012. Source CROSS

Le nombre de décès et de disparitions maritimes recensées par le CROSS Med sont au nombre de 54 en 2012. Le nombre de décès de plaisanciers est en forte augmentation.

Les causes des événements sont différentes suivant le secteur impliqué :

- ▶ pour les navires de pêche il s'agit principalement d'avaries moteur, d'aide médicale en mer et d'hélices engagées.
- ▶ pour les navires de commerce : près de 50% pour de l'aide médicale en mer (paquebots et ferry) puis des avaries moteur,
- ▶ pour les navires de plaisance, 73% pour des avaries moteur. La première cause d'accidents est l'échouement à près de 62%.
- ▶ pour les loisirs nautiques, il est difficile d'avoir une vision globale tant les intervenants sont nombreux...

Volet 1 : État de lieux

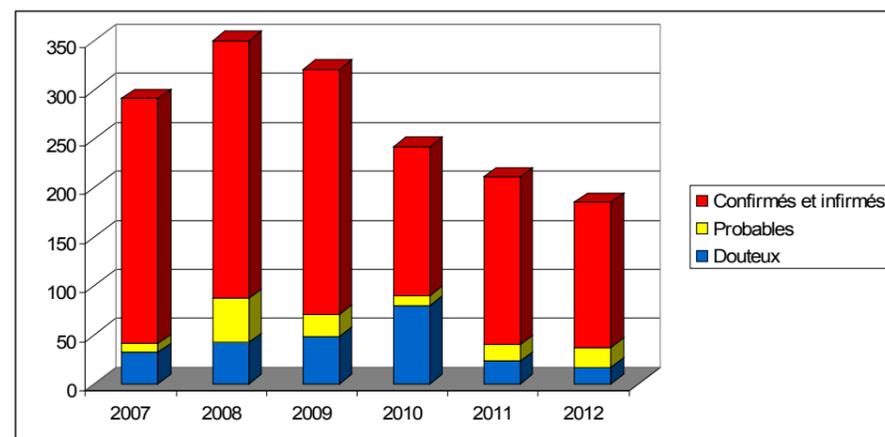
Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

La typologie des interventions concernant le secteur de la plaisance et des loisirs nautiques montre un niveau de connaissances nautiques, notamment technique et mécanique, insuffisant la plupart du temps. Également, selon le CROSS Med, il y aurait une forte augmentation du nombre d'hommes à la mer ne portant pas d'équipement de flottabilité individuel.

...source potentielle de pollutions

185 signalements de pollution (POLREP) ont été transmis au CROSS Med en 2012, les 3/5^{ème} se situent en zone côtière dû à la forte fréquentation touristique estivale (19% en zone littorale et 39% en mer territoriale).

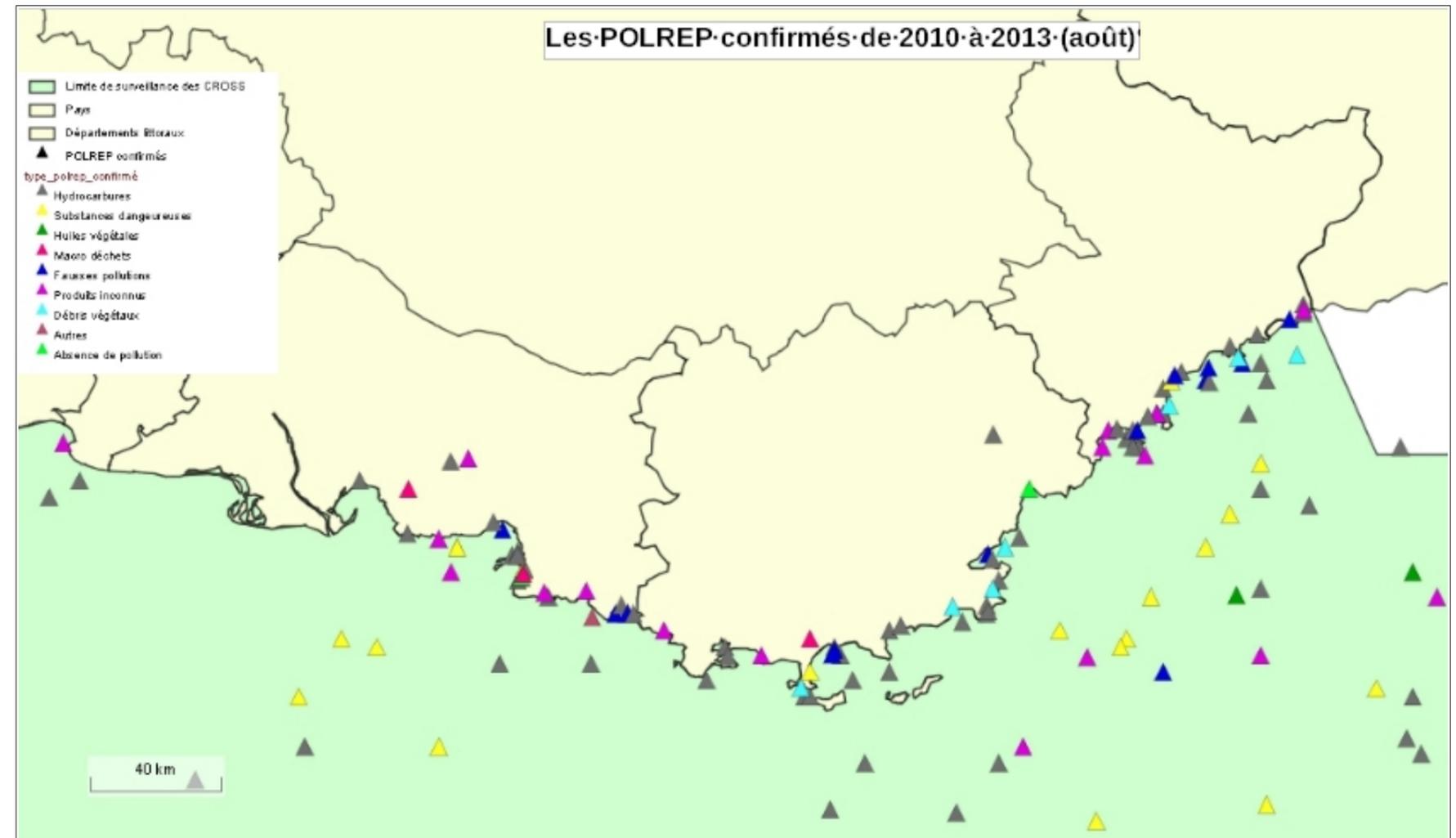
Les pollutions par hydrocarbures représentent 40% de la part totale des POLREP.



Le nombre de signalements de pollution (POLREP) transmis au CROSS Med de 2007 à 2012. Source: CROSS Med 2012.

Les pollutions se concentrent sur les axes de navigation : le littoral de PACA là où la fréquentation est la plus forte et sur les axes allant au port de Marseille et de Gênes en passant par l'Est et l'Ouest de la Corse notamment par les Bouches de Bonifacio. Globalement, le nombre de signalements tend à diminuer (notamment au large selon le CROSS Med)

Depuis le début du 20^{ème} siècle, les eaux territoriales françaises ont connu une quarantaine d'accidents maritimes impliquant des navires transportant des matières dangereuses (au sens d'accidents majeurs c'est à dire ayant eu un effet notable sur l'environnement marin²). La probabilité d'occurrence d'un accident maritime augmente avec la densité du trafic, son resserrement et les conditions environnementales. C'est pourquoi, c'est en Manche et en Atlantique Nord que se situent la plupart des accidents maritimes.



Sur la façade méditerranéenne, deux accidents majeurs sont recensés depuis les années 70 :

- le 17/08/1993 : la collision entre le sous-marin « Rubis » et le pétrolier « Lyria » au large de Toulon. Environ 2000t d'hydrocarbures sont rejetées en mer.
- Le 25/09/1993 : l'échouement du céréalier « Fénès » dans les Bouches de Bonifacio a rejeté environ 2500t de blé en mer.

Volet 1 : État des lieux

[Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques](#)

La Directive SEVESO 3 et les ICPE

Politique commune de prévention des risques majeurs industriels, la Directive Seveso a été modifiée à diverses reprises et son champ a été progressivement étendu.

Selon la quantité totale de matière dangereuse sur un site, la Directive Seveso 2 distingue deux types d'établissements : seuil bas et seuil haut. Elle a permis de renforcer la notion de prévention des accidents majeurs en imposant à l'exploitant un système de gestion et d'organisation en fonction du risque encouru.

La Directive Seveso 3 s'appliquera à partir du 1^{er} juin 2015. Cette révision a pour objectif premier d'aligner la liste des substances dangereuses concernées par la Directive avec le nouveau règlement qui établit de nouvelles méthodes de classification des substances.

Une réglementation relative au transport de matières dangereuses par canalisation entièrement refondue.

Le décret n°2012-615 du 2 mai 2012 relatif à la sécurité, l'autorisation et la déclaration d'utilité publique des canalisations de transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques, simplifie les dispositions réglementaires applicables aux canalisations de transport de matières dangereuses précédemment fixées par treize décrets différents.

Il prévoit trois procédures possibles pour l'autorisation de nouvelles canalisations :

- autorisation ministérielle pour les canalisations très longues,
- autorisation préfectorale avec étude d'impact et enquête publique pour les canalisations intermédiaires,
- autorisation préfectorale sans étude d'impact et sans enquête publique pour les très petites canalisations ou pour des modifications mineures sur les réseaux existants.

Il fixe les règles applicables à la sécurité, à la protection de l'environnement et au contrôle des canalisations,

Enfin, il détermine les règles applicables à la maîtrise de l'urbanisation, notamment en ce qui concerne la constructibilité des établissements recevant du public (ERP) ou des immeubles de grande hauteur (IGH) à proximité des canalisations.

Les Plans de Prévention des Risques Technologiques

Instaurés par la loi « risque » de 2003, ils concernent les établissements SEVESO à haut risque. Le PPRT définit des périmètres d'exposition au risque et délimite des zones où par exemple des nouvelles constructions seront interdites.

21 PPRT sont prescrits/approuvés pour les trois départements littoraux de PACA :

1 prescrit pour les Alpes-Maritimes :

- ▶ Primagaz à Carros, prescrit le 16 octobre 2009

17 pour les Bouches-du-Rhône dont 1 approuvé :

- ▶ Arcelor Mittal à Fos-sur-Mer, approuvé le 1^{er} août 2013
- ▶ Arkema à Marseille et La-Penne-sur-Huvaune, prescrit le 22 mai 2009,
- ▶ Compagnie pétrochimique de Berre et Société Basell Polyolefines à Berre-l'Étang et Rognac, prescrit le 1^{er} août 2013
- ▶ Brenntag Méditerranée à Vitrolles, prescrit le 10 novembre 2009
- ▶ Butagaz à Rognac, prescrit le 10 novembre 2009
- ▶ Compagnie de distribution des hydrocarbures à Rognac, prescrit le 10 novembre 2009
- ▶ Lyondell Basel Service France de port la pointe à Berre, prescrit le 14 juin 2011
- ▶ Daher à Arles, prescrit le 9 septembre 2010
- ▶ Deulep à Port-Saint-Louis-du-Rhône, prescrit le 23 février 2010
- ▶ EPC France à Cabriès, prescrit le 28 avril 2010
- ▶ Eurencos à Saint-Martin-de-Crau, prescrit le 30 décembre 2010
- ▶ Esso, Cogex, SPSE, DPF, GIE Crau à Fos-sur-Mer, prescrit le 26 janvier 2011
- ▶ Kem One, Lyondell Chimie France, Elengy Tonkin, Alfi Tonkin à Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône et Arles, prescrit le 3 décembre 2012
- ▶ PETROINEOS Manufacturing France, INEOS Chemicals Lavera, LBC
- ▶ Lavéra, Naphtachimie, Kem One, Gazechim, Geogaz, Huntsman, Oxochimie, Primagaz, Dépôt Total à Martigues et Port-de-Bouc, prescrit le 1^{er} août 2013
- ▶ Stogaz à Marignane, Gignac-la-Nerthe et Châteauneuf-les-Martigues, prescrit le 23 avril 2010
- ▶ Total Raffinage France, Châteauneuf-les-Martigues, Martigues, prescrit le 10 avril 2009.

3 pour le Var, tous approuvés

- ▶ DPCA à Puget-sur-Argens, approuvé le 19 septembre 2012
- ▶ Stogaz à La Motte, approuvé le 26 avril 2013
- ▶ Titanobel à Mazaugues, la Celle, Tourves, La Roquebrussanne, approuvé le 1^{er} juillet 2011.

La sécurité maritime et le sauvetage en mer

C'est l'Organisation Maritime Internationale (OMI) qui fixe les règles internationales en matière de sécurité en mer et de protection du milieu marin.

Avec la convention MARPOL, de nombreuses mesures ont été prises pour éviter les pollutions aux hydrocarbures notamment : du retrait des pétroliers à simple coque en 2001 à la sécurisation des navires par des systèmes d'identification automatique. Les pétroliers et les navires de moins de 50 000 tonnes brutes, autres que les navires de transport de passagers, doivent obligatoirement être équipés d'un système d'identification automatique (AIS) depuis le 31 décembre 2004.

Au niveau de l'Union Européenne, le troisième paquet de mesures législatives en matière de sécurité maritime, le Paquet Erika 3, a été adopté par la Commission le 23 novembre 2005. Il est articulé autour de deux axes majeurs : la prévention renforcée des accidents et des pollutions et le traitement de la suite des accidents.

En application de ces textes, l'essentiel de l'intervention publique en mer relève de l'État. L'action de l'État en mer repose sur un principe d'organisation interministérielle placée sous l'autorité du Premier Ministre et coordonnée par le Secrétariat Général de la mer. L'organisme SECMAR apporte son aide aux ministres concernés et assure notamment la coordination entre les administrations.

Les textes qui fondent l'action du Ministère de l'Écologie du Développement Durable et de l'Énergie reposent sur :

- ▶ La loi du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, et ses textes d'application
- ▶ Le décret du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

La sous-direction de la Sécurité maritime (SM)

▶ élabore les réglementations relatives à la sécurité des navires de commerce et de pêche à la prévention de la pollution des mers par les navires, et veille à leur application ;

▶ détermine les orientations générales et la réglementation en matière de signalisation maritime, de dispositifs d'aide à la navigation et de communication maritime de sécurité. Elle établit les plans et programmes d'équipement et d'entretien des installations correspondantes et en suit l'exécution. Elle définit les conditions d'exploitation de ces installations. Elle assure la liaison avec les préfets maritimes ;

▶ participe aux activités des comités techniques de l'O.M.I. et des autres instances de coopération internationale dans ces domaines. Les centres de sécurité des navires (CSN)

Les centres de sécurité des navires (CSN)

Pour être dans les règles de sécurité, les navires professionnels doivent recevoir la visite des inspecteurs de la sécurité des navires. Service spécialisé de la sous-direction de la sécurité maritime, il y a 15 CSN dont un à Marseille.

Au niveau régional, c'est le **Préfet maritime** qui coordonne l'action de l'État en mer.

Aussi, en 2004 la création d'une zone de protection écologique en Méditerranée permet, en l'absence de zone économique exclusive, des poursuites pénales à l'encontre d'auteurs de pollutions par rejets dans cette zone. Cependant, le décret du 12 octobre 2012 créé en Méditerranée une ZEE. La France peut désormais exercer dans cette zone son droit d'exploitation du milieu marin.

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

► **Le Plan POLMAR**

Il est déclenché en cas de pollution marine accidentelle ou volontaire. Il se décompose en deux volets, POLMAR Terre sous l'autorité des préfets de département et POLMAR Mer sous l'autorité des préfets maritimes. Le préfet de zone intervient dans le dispositif et s'assure de la cohérence des actions terrestres et maritimes. Depuis 2004, les deux composantes mer et terre sont rattachées à l'ORSEC.

Dans le cadre du dispositif POLMAR Terre, des exercices sont organisés régulièrement pour éprouver la robustesse des organisations prévues :

Dans les Alpes-Maritimes, la dernière révision date de 1995 et le dernier exercice de 2011. Dans le Var, la dernière révision date de 2001 et le dernier exercice de 2009. Dans les Bouches-du-Rhône, la dernière révision date de 2011 et le dernier exercice de 2012.

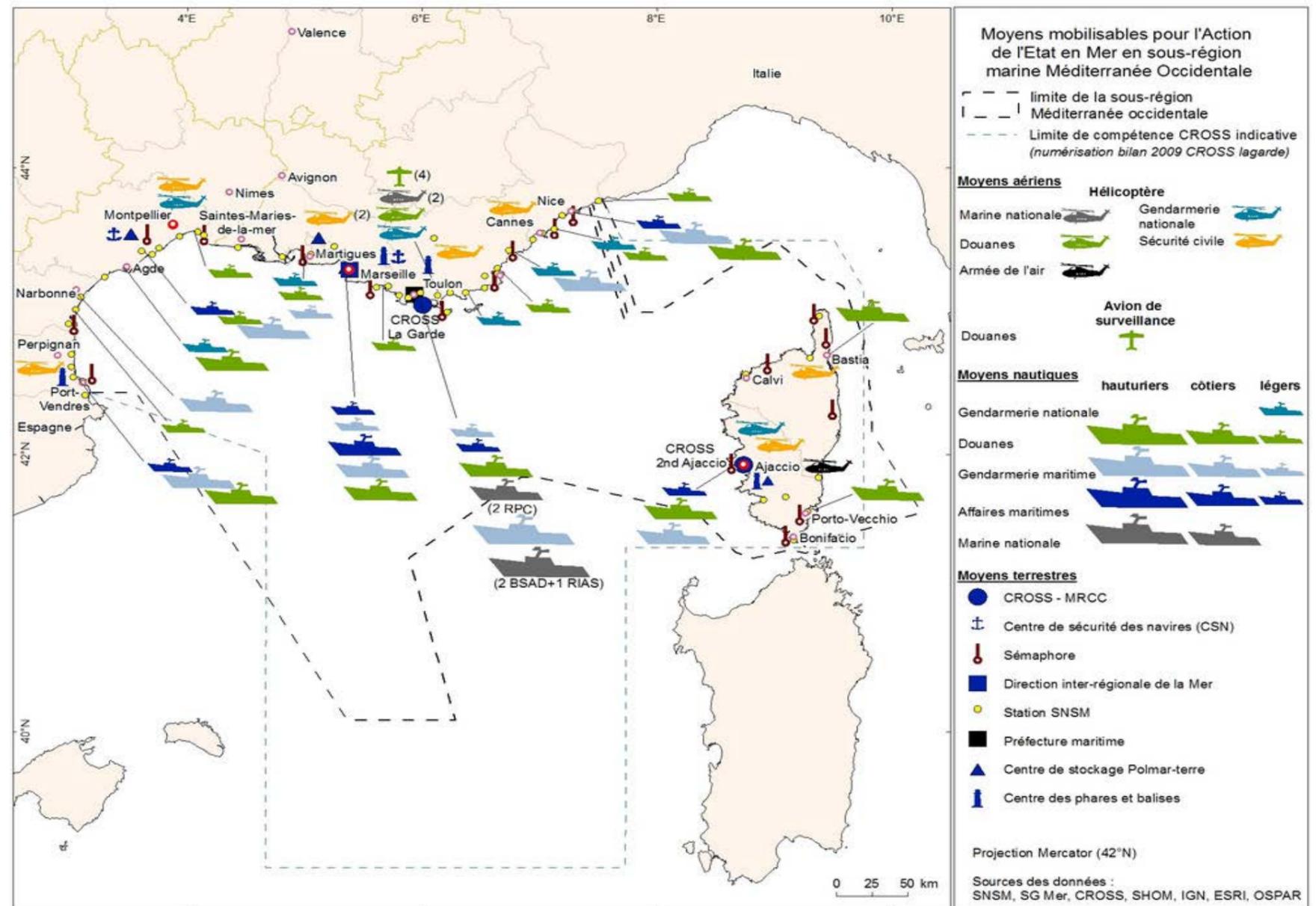
La DIRM Méditerranée dispose de trois centres de stockage de matériel dont un sur le littoral de la région PACA à Port-de-Bouc. Pour l'essentiel, il s'agit de matériels destinés à protéger le littoral ou à le nettoyer en cas de pollution.

En France sur la façade méditerranéenne, le CROSS Med (La Garde, près de Toulon) assure ses missions dans la zone de responsabilité « recherche et sauvetage » (même si dans celle-ci il n'existe pas de dispositif de séparation de trafic comme par exemple en Manche Mer du Nord, il n'est donc pas désigné service de trafic maritime côtier sauf dans les Bouches de Bonifacio).

Dans le cadre des règles fixées par l'OMI, il est désigné service d'assistance maritime.

Les moyens d'assistance sont multiples :

- Des moyens terrestres : SDIS (44% du nombre d'interventions) et structures médicales (37%)
- Des moyens nautiques : SNSM (52% en temps d'intervention) et « navires sur zone » (15%)
- Des moyens aériens : Sécurité Civile et aéronefs de la Marine Nationale.



Également, le CROSS Med est chargé de coordonner, sous l'autorité du Préfet maritime, l'ensemble des actions visant la répression des infractions relatives aux rejets d'hydrocarbures et autres substances nocives en mer. Les POLREP (rapports de pollution), sont émis (données fiables depuis 2000) et concernent seulement les eaux sous juridiction française.

