

Partie 5 : INCIDENCES NOTABLES DU PROJET RESULTANT DE SA VULNERABILITE A DES RISQUES D'ACCIDENTS OU DE CATASTROPHES MAJEURES

L'article R.122-5 du code de l'environnement exige que l'étude d'impact comporte :

« Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ».

Cette partie de l'étude d'impact analyse donc successivement les incidences environnementales pouvant découler :

- Des risques d'accidents : ceux-ci concernent les risques d'incendie des transformateurs ou de fuite de SF₆ au niveau de la station de conversion. En revanche, il est à noter que les liaisons souterraines ne peuvent être à l'origine d'aucun accident ;
- De catastrophes majeures, comme les feux de forêt, un séisme ou le recul du trait de côte.

SOMMAIRE

Partie 5 : Incidences notables du projet résultant de sa vulnérabilité à des risques d'accidents ou de catastrophes majeures.....	1
Sommaire.....	2
5.1 Risques en cas d'accidents majeurs	3
5.1.1 Risques en cas d'incendie de la station de conversion	3
5.1.2 Risques liés au SF ₆	3
5.2 Risques en cas de catastrophes majeures.....	4
5.2.1 Risques en cas de feu de forêt.....	4
5.2.2 Risques en cas d'érosion du littoral	4
5.2.3 Risques en cas de séisme.....	4
5.2.4 Risques en cas d'inondation.....	5
5.2.5 Risques en cas de submersion marine	5

5.1 RISQUES EN CAS D'ACCIDENTS MAJEURS

Pour les liaisons souterraines il n'existe pas de risque d'accident majeur pouvant induire des conséquences environnementales.

5.1.1 Risques en cas d'incendie de la station de conversion

Sept transformateurs (six et un de réserve) sont présents dans la station de conversion.

Les constituants d'un transformateur sont enfermés dans une cuve d'acier contenant de l'huile servant à l'isolation et à la réfrigération. Il s'agit d'une huile minérale ordinaire ne contenant pas de pyralène. Les risques de fuite sont extrêmement faibles car le système de refroidissement par huile est fermé et conçu pour durer pendant toute la vie du transformateur. En cas d'incident, cette huile peut alimenter un incendie. A titre d'exemple, un transformateur 400 000 volts et ses équipements associés contiennent environ 110 m³ d'huile. Ainsi, pour la station de conversion le volume d'huile est d'environ 800 m³.

Pour ce qui est du poste existant de Cubnezais, le volume d'huile présent est d'environ 300 m³.

Pour faire face à ce risque, chaque banc de transformation (ouvrage de génie civil étanche sur lequel est installé le transformateur), est raccordé à une fosse étanche déportée. Elle constitue un bac étanche destiné à recueillir d'éventuelles fuites d'huile, ainsi que des eaux d'aspersion ou de lavage. Le volume pouvant être stocké dans la fosse déportée correspond au volume du plus gros des transformateurs, augmenté du volume des produits d'aspersion en cas d'incendie.

Dans le cadre du projet, une fosse déportée sera également réalisée pour les 2 transformateurs à 400 000 volts du poste électrique de Cubnezais, qui n'en sont pas équipés.

Ces dispositions constructives permettent de maîtriser les risques en cas d'incendie et d'éviter ainsi tout risque de pollution des sols et des eaux.

5.1.2 Risques liés au SF₆

L'hexafluorure de soufre (SF₆) est un gaz non toxique et sans effet sur l'homme dans des conditions normales d'utilisation (voir § 4.1.3.3, Partie 4 de l'étude d'impact). C'est aussi un gaz à fort effet de serre (voir §. 4.1.1.1, Partie 4 de l'étude d'impact).

Les équipements électriques de la station de conversion contiendront environ 800 kg de SF₆.

Les mesures prises par RTE pour éviter les risques liés au SF₆ sont présentées au § 7.2.1 de la présente étude d'impact.

5.2 RISQUES EN CAS DE CATASTROPHES MAJEURES

5.2.1 Risques en cas de feu de forêt

Le tracé des liaisons souterraines traverse les massifs forestiers du Médoc et des Landes, qui sont soumis au risque de feu de forêt.

En cas de feu de forêt, les liaisons souterraines sont enfouies suffisamment profondément pour éviter tout risque d'altération des câbles.

La station de conversion de Cubnezais sera bordée au Sud par le couloir des lignes aériennes arrivant dans le poste électrique existant et une piste forestière et à l'Ouest par le site n°1 de compensation au titre des zones humides. Par conséquent, une zone tampon sera maintenue entre la station et les boisements situés autour.

5.2.2 Risques en cas d'érosion du littoral

Le passage en sous-œuvre* de la zone littorale permet au projet de se prémunir contre le recul du trait de côte :

- Au niveau de la Cantine Nord (le Porge), le trait de côte est estimé à environ 35 m en arrière du trait actuel, à l'horizon 2067. L'entrée du sous-œuvre* se situant à plus de 500 m en arrière du trait de côte, il n'y a aucun risque pour le projet.
- Au niveau des Casernes (Seignosse), le trait de côte est estimé à environ 20 m en arrière du trait actuel, à l'horizon 2050 et même à l'horizon +100 ans. L'entrée du premier¹ sous-œuvre* se situant à plus de 100 m en arrière du trait de côte, il n'y a aucun risque pour le projet.
- Au niveau de Fierbois (Capbreton), le trait de côte est estimé à environ 60 m en arrière du trait actuel, à l'horizon 2050. L'entrée du sous-œuvre* se situant à plus de 100 m en arrière du trait de côte, il n'y a aucun risque pour le projet à l'horizon 2050. En revanche, l'entrée du sous-œuvre pourrait être concernée par l'érosion du trait de côte à l'horizon +100 ans avec un recul de 160 m par rapport au trait de côte actuel à cette échéance. En conséquence, la chambre de jonction d'atterrissage sera positionnée plus à terre au-delà de cette limite d'évolution prédictive du trait de côte.

5.2.3 Risques en cas de séisme

Sur l'ensemble du tracé terrestre, bien que l'ouvrage soit implanté, au maximum, en zone de sismicité 3, selon le décret n°2010-1255 du 22 octobre 2010, l'insertion des câbles dans des fourreaux PEHD limite le risque de cisaillement ou de poinçonnement du câble en apportant de la souplesse à l'ouvrage, sans dégrader les câbles contenus à l'intérieur, conformément aux prescriptions applicables dans les zones de sismicité 4 et 5.

¹ Au niveau de ce site d'atterrissage, il est prévu de mettre en œuvre 2 forages en sous-œuvre à la suite, un premier pour passer le cordon dunaire et un second pour éviter les boisements remarquables.

En mer, les câbles sont protégés par une armure métallique leur permettant de résister à des séismes. Il n'y a donc pas de risque pour les liaisons terrestres et sous-marines.

Pour la station de conversion, la commune de Cubnezais étant classée en zone de très faible sismicité (article D.563-8-1 du code de l'environnement), le projet ne présente pas de vulnérabilité particulière.

5.2.4 Risques en cas d'inondation

Le site de la station de conversion de Cubnezais n'est pas concerné par des zones inondables.

Le tracé des liaisons souterraines traverse les zones inondables de la Dordogne et de la Garonne ainsi que des zones inondables par remontées de nappes comme par exemple au niveau du vallon du ruisseau de Saint-Martial.

Le choix des points de traversée de la Dordogne et de la Garonne se justifie par l'impossibilité technique de passer plus au Nord, en raison d'une trop grande longueur de sous-œuvre d'un seul tenant sous la Gironde :

- Rive droite de la Dordogne : le point de traversée a été déterminé afin de minimiser le passage à proximité de l'habitat, éviter la perturbation du trafic sur la RD137 et limiter le linéaire en zone humide, en forêt et dans les terres agricoles.
- Rive gauche de la Garonne : seul le secteur situé au Nord du château Plaisance permet d'éviter à la fois les zones d'AOC viticoles plantées ou non et les zones tourbeuses du marais Rigaud. En outre, seul un passage entre Macau et Ludon-Médoc est envisageable pour éviter les centres bourgs.

Une fois les deux points de franchissement déterminés, un passage suivant la RD113 et ses abords permet d'éviter le bourg d'Ambès, le site Natura 2000 des marais du Bec d'Ambès et de contourner par le Nord les zones d'activités industrielles de la rive droite de la Garonne.

Aucune des 5 communes du contournement terrestre de Capbreton n'est concernée par un plan de prévention des risques inondation.

Une inondation n'a aucune incidence sur les liaisons souterraines.

5.2.5 Risques en cas de submersion marine

Les communes de Capbreton, Soorts-Hossegor et Angresse sont concernées par le plan de prévention des risques littoraux (PPRL) du secteur du Bourret-Boudigau approuvé par arrêté préfectoral du 9 juillet 2021.

Le tracé du projet n'intercepte les zonages réglementaires du PPRL qu'au niveau des berges du Boudigau, au sud de Capbreton (zone rouge Rsn : secteurs submersibles non urbanisés). La liaison souterraine ne sera pas concernée du fait d'un franchissement en sous-œuvre du Boudigau.