

PREFECTURE DES BOUCHES DU RHONE

**SOCIETE ANONYME : AEROPORT MARSEILLE
PROVENCE**

ENQUETE PUBLIQUE relative à l'autorisation d'exploiter une nouvelle centrale thermo-frigo-électrique, installation dans l'enceinte de l'aéroport MARSEILLE PROVENCE, situé à MARIGNANE .

ANNEXES DU RAPPORT

Maître d'ouvrage: SA Aéroport Marseille Provence.

Arrêté préfectoral: n°119-2015 A du 7/7/ 2016.

Décision du TA de MARSEILLE : n°E16000051/13 du 30/5/2016.

Commissaire enquêteur : Jean Claude MUSCATELLI.

Commissaire enquêteur suppléant : Simon BERNARD.

LISTE DES ANNEXES DU RAPPORT D'ENQUETE SUR LE PROJET DE CENTRALE TFE DE L'AEROPORT MARSEILLE PROVENCE.

ANNEXE 1 : DECISION N°E16000051/13 DU TA DE MARSEILLE.

ANNEXE 2 : ARRETE PREFECTORAL DU 7/7/2016.

ANNEXE 3 : ANNONCES LEGALES.

ANNEXE 4 : CERTIFICATS D 'AFFICHAGE.

ANNEXE 5 : TROIS OBSERVATIONS TRACEES SUR LE REGISTRE DE VITROLLES.

ANNEXE 6 : AVIS DU BATAILLON DES MARINS POMPIERS DE MARSEILLE.

ANNEXE 7 : PROJET DE DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL DE ST VICTORET.

ANNEXE 8 : NOTE D'OBSERVATIONS TRANSMISE PAR INTERNET.

ANNEXE 9 : PV DE SYNTHESE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.

ANNEXE 10 : REPONSE DE LA SA (AMP) AU PV DE SYNTHESE.

ANNEXE 1 : DECISION N°E16000051/13 DU TA DE MARSEILLE.

301

REPUBLIQUE FRANCAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MARSEILLE

30/05/2016

N° E16000051 /13

LE PRESIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation et provision

Vu enregistrée le 13/05/16, la lettre par laquelle le Préfet des Bouches-du-Rhône demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet **la demande formulée par la société Aéroport Marseille Provence à Marignane (AMP) en vue d'être d'obtenir l'autorisation d'exploiter une nouvelle centrale termo frigo électrique, installation dans l'enceinte de l'Aéroport Marseille Provence situé à Marignane.**

Vu le code de l'environnement ;

DECIDE

Article 1er : M. Jean-Claude Muscatelli est désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

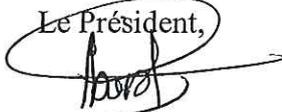
Article 2 : M. Simon Bernard est désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

Article 3 : L' AMP versera dans le délai de 15 jours, à la Caisse des dépôts et consignations - Direction du bancaire réglementé, gestion du fonds d'indemnisation des commissaires enquêteurs, 15, quai Anatole France 75700 Paris 07 SP - compte n° 40031 00001 0000279168 T 64, une provision d'un montant de 1 000 euros.

Article 4 : Pour les besoins de l'enquête publique le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance par la législation en vigueur.

Article 5 : La présente décision sera notifiée au Préfet des Bouches-du-Rhône, à M. Jean-Claude Muscatelli, à M. Simon Bernard, au directeur de l'AMP et à la Caisse des dépôts et consignations.

Fait à Marseille, le 30/05/2016

Le Président,

Gildum HOUIST

ANNEXE 2 : ARRETE PREFECTORAL DU 7/7/2016.

PREFET DES BOUCHES-DU-RHONE**PREFECTURE****Direction des Collectivités Locales,
de l'Utilité Publique et de l'Environnement
Bureau des Installations et Travaux Réglementés****pour la Protection des Milieux****Dossier suivi par : M. ARGUIMBAU****Tél. : 04.84.35.42.68.****N°119- 2015 A****Marseille le, 7 juillet 2016****ARRETE**

**portant organisation d'une enquête publique concernant la demande formulée par la société
Aéroport Marseille Provence (AMP) en vue d'exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique
dans l'enceinte de l'aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de la commune de
Marignane**

**LE PREFET DE LA REGION PROVENCE, ALPES, COTE D'AZUR,
PREFET DE LA ZONE DE DEFENSE ET DE SECURITE SUD,
PREFET DES BOUCHES-DU-RHONE,**

VU le Code de l'Environnement Livre V, Titre 1^{er}, Chapitre II, et notamment ses articles R.512-9 à R.512-39,

VU le Code de l'Environnement, Livre I, Titre II, Chapitre III, et notamment ses articles R.123-2 à R.123-21,

VU la demande en date du 23 décembre 2015, par laquelle la société Aéroport Marseille Provence (AMP) domiciliée BP7 13727 Marignane Cedex sollicite l'autorisation au titre de l'article R 512 -2 du code de l'environnement d'exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique dans l'enceinte de l'aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de la commune de Marignane,

VU le dossier annexé à la demande et notamment l'étude d'impact,

VU l'avis du Sous-Préfet d'Istres en date du 12 janvier 2016,

VU le rapport de la Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, du 21 avril 2016 relatif au caractère complet et régulier du dossier de la société Aéroport Marseille Provence (AMP),

VU l'avis de l'Institut National de l'Origine et de la Qualité en date du 23 mai 2016,

VU la décision n° E16000051/13 du Président du Tribunal Administratif de Marseille en date du 30 mai 2016 désignant un commissaire enquêteur,

VU l'avis du Commandant du Bataillon des Marins Pompiers de Marseille en date du 31 mai 2016,

VU l'avis de la Direction Régionale des Affaires Culturelles en date du 9 juin 2016,

VU l'avis de l'Autorité Environnementale en date du 21 juin 2016,

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu de soumettre ce projet aux formalités d'enquête publique prescrite par le Code de l'Environnement,

SUR PROPOSITION du Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône,

ARRETE

ARTICLE 1er

Il sera procédé sur le territoire des communes de Marignane, Saint-Victoret et Vitrolles, à une enquête publique au sujet de la demande formulée par la société Aéroport Marseille Provence (AMP) sise BP7 13727 Marignane Cedex en vue d'être autorisée à exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique dans un nouveau bâtiment dans l'enceinte de l'aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de la commune de Marignane.

Le projet consiste à répondre à la demande énergétique importante en termes de chauffage, climatisation et installations électriques de secours que génèrent les installations aéroportuaires de l'aéroport Marseille Provence.

Il réduira les quantités de polluants émises dans l'air par les installations actuelles et améliorera l'organisation spatiale de l'exploitation.

ARTICLE 2

Ce dossier contient une étude d'impact. Le public peut consulter le résumé non technique du dossier sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr>

Le dossier a fait l'objet d'un avis de l'autorité Environnementale en date du 21 juin 2016, consultable à cette même adresse internet, et joint au dossier d'enquête publique.

Dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès du Préfet des Bouches-du-Rhône – Direction des Collectivités Locales, de l'Utilité Publique et de l'Environnement – Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux – Place Félix Baret – CS 80001 – 13282 Marseille Cedex 06:

ARTICLE 3

Sont désignés

- en qualité de commissaire enquêteur titulaire Monsieur Jean-Claude MUSCATELLI- Professeur certifié d'Economie et de Gestion,
- en qualité de commissaire enquêteur suppléant Monsieur Simon BERNARD cadre à la Poste.

Le commissaire enquêteur suppléant remplacera le titulaire en cas d'empêchement de ce dernier et exercera alors ses fonctions jusqu'au terme de la procédure.

ARTICLE 4

Les pièces du dossier et le registre d'enquête établi sur feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, resteront déposés en mairies de Marignane, Saint-Victoret et Vitrolles, **pendant 32 jours du lundi 5 septembre 2016 au jeudi 6 octobre 2016 inclus**, afin que chacun puisse en prendre connaissance pendant les jours ouvrables, aux heures d'ouverture des locaux, et consigner directement ses observations, propositions et contre propositions sur les registres ouverts à cet effet.

Ces observations, propositions et contre propositions pourront être également adressées, par voie postale à l'attention du commissaire enquêteur, à la mairie de Marignane siège de l'enquête. Elles seront tenues à la disposition du public, au siège de l'enquête, dans les meilleurs délais.

Les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Le commissaire enquêteur, recevra personnellement les observations écrites et orales du public en mairies de :

4.3

de MARIGNANE (siège de l'Enquête)**Hôtel de Ville-Cours Mirabeau 13700 Marignane**

- le lundi 5 septembre 2016 de 9h à 12h
- le vendredi 16 septembre 2016 de 9h à 12h
- le jeudi 22 septembre 2016 de 9h à 12h
- le mardi 27 septembre 2016 de 9h à 12h
- le jeudi 6 octobre 2016 de 9h à 12h

de SAINT-VICTORET**Hôtel de Ville - Esplanade Albert Mairoi
CS 40025 13729 Saint-Victoret Cedex**

- le mercredi 14 septembre 2016 de 14 h à 17h
- le mardi 4 octobre 2016 de 9h à 12h

de VITROLLES**Direction Générale Adjointe de la Vie Citoyenne et du Développement Urbain,
Bâtiment l'Azuréen- Arcade des Citeaux 13125 Vitrolles**

- le jeudi 8 septembre 2016 de 9h à 12h
- le lundi 19 septembre 2016 de 14 h à 17h
- le vendredi 30 septembre 2016 de 9h à 12h

Le commissaire enquêteur, pourra, s'il l'estime nécessaire, faire application des dispositions prévues aux articles R.123-6 2^{ème} alinéa et des articles R.123-14 à R.123-17 du Code de l'Environnement.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès du Préfet (DCLUPE-BITRPM, Place Félix Baret, CS 80001, 13282 Marseille cedex 06) dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

ARTICLE 5

A l'expiration du délai d'enquête, les registres seront transmis sans délai au commissaire enquêteur, et clos par lui.

Le commissaire enquêteur, examinera les observations recueillies et entendra toute personne qu'il lui paraîtra utile de consulter ainsi que les demandeurs si ceux-ci en font la demande.

Dès réception des registres et des documents annexés, le commissaire enquêteur, rencontrera, dans la huitaine, le responsable du projet et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès verbal de synthèse, en l'invitant à produire dans un délai de quinze jours ses observations éventuelles.

Conformément aux dispositions de l'article R.123-7 du Code de l'Environnement, le commissaire enquêteur, établira un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations, puis consignera dans un document séparé, ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserve ou défavorables à la demande d'autorisation déposée par la société Aéroport Marseille Provence (AMP).

Dans un délai de trente jours à compter de la clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur, enverra l'exemplaire du dossier de l'enquête publique de la mairie siège de l'enquête, au Préfet avec le rapport et ses conclusions motivées.

Le commissaire enquêteur transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées, au président du tribunal administratif.

4.4

ARTICLE 6

Copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur, sera adressée, dès leur réception par le Préfet des Bouches-du-Rhône, au pétitionnaire et au Président du Tribunal administratif.

Copies des observations éventuelles en réponse du demandeur ainsi que du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur seront adressées en mairies de Marignane, Saint-Victoret et Vitrolles, pour y être sans délai tenues à la disposition du public pendant un an à compter de la date de la clôture des enquêtes.

Toute personne physique ou morale intéressée peut prendre connaissance de ces documents en mairies concernées, ainsi que sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr> pendant au moins un an à compter de la date de la clôture de l'enquête.

ARTICLE 7

Un avis reprenant les indications mentionnées à l'article R.123-9 du Code de l'Environnement sera publié par voie d'affiches et éventuellement par tout autre procédé, affiché dans les communes de Marignane, Saint-Victoret et Vitrolles, **quinze jours** au moins avant l'ouverture de l'enquête publique ainsi que dans un rayon de 3 kms autour de l'établissement, et ce, pendant toute la durée de l'enquête, par les soins des maires concernés.

Ces formalités devront être attestées par un certificat de chaque maire concerné.

Cet avis sera en outre, par les soins du Préfet de la Région Provence, Alpes, Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône, publié dans "**La Provence**" et "**La Marseillaise**" (édition des Bouches-du-Rhône), **quinze jours** au moins avant l'ouverture de l'enquête et **rappelé dans les huit premiers jours**.

Cet avis sera publié sur le site internet de la préfecture, <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr> quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et également pendant toute sa durée.

Enfin, ce même avis sera affiché par le demandeur, sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, suivant les caractéristiques et les dimensions fixées par l'arrêté du Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement en date du 24 avril 2012, quinze jours avant l'ouverture de l'enquête.

ARTICLE 8

L'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation, des modifications des conditions d'exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique, est le Préfet des Bouches-du-Rhône, après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

Cette décision sera prise sous la forme d'arrêté préfectoral, de refus ou d'autorisation, assortis des prescriptions en tant que décisions individuelles, qui sera mis en ligne sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône et notifié au demandeur.

ARTICLE 9

Les responsables du projet sont
Monsieur Alain DI DOMENICO Tel 04.42.14.28.58.

4.5

ARTICLE 10

- Le Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône,
 - Le Sous-Préfet d'Istres
 - Le Maire de Maignane,
 - Le Maire de Saint-Victoret,
 - Le Maire de Vitrolles,
 - La Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement,
- et le Commissaire Enquêteur,
sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Marseille le, 07 JUIL. 2016

Pour le Préfet
et par délégation
La Secrétaire Générale Adjointe


Maxime AHRWEILLER

PREFET DES BOUCHES-DU-RHONE

PREFECTURE

Direction des Collectivités Locales,
de l'Utilité Publique et de l'Environnement
Bureau des Installations et Travaux Réglementés

pour la Protection des Milieux

Dossier suivi par : M. ARGUIMBAU

Tél. : 04.84.35.42.68.

N°119- 2015 A

Marseille le, 09 AOÛT 2016

ARRETE MODIFICATIF

à l'arrêté n°119 -2015 A du 7 juillet 2016 portant organisation d'une enquête publique concernant la demande formulée par la société Aéroport Marseille Provence (AMP) en vue d'exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique dans l'enceinte de l'aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de la commune de Marignane

LE PREFET DE LA REGION PROVENCE, ALPES, COTE D'AZUR,
PREFET DE LA ZONE DE DEFENSE ET DE SECURITE SUD,
PREFET DES BOUCHES-DU-RHONE,

VU le Code de l'Environnement Livre V, Titre 1^{er}, Chapitre II, et notamment ses articles R.512-9 à R.512-39,

VU le Code de l'Environnement, Livre I, Titre II, Chapitre III, et notamment ses articles R.123-2 à R.123-21,

VU la demande en date du 23 décembre 2015, par laquelle la société Aéroport Marseille Provence (AMP) domiciliée BP7 13727 Marignane Cedex sollicite l'autorisation au titre de l'article R 512 -2 du code de l'environnement d'exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique dans l'enceinte de l'aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de la commune de Marignane,

VU l'arrêté n°119 -2015 A du 7 juillet 2016 portant organisation d'une enquête publique concernant la demande formulée par la société Aéroport Marseille Provence (AMP) en vue d'exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique dans l'enceinte de l'aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de la commune de Marignane,

VU le courriel de Monsieur Jean-Claude MUSCATELLI commissaire enquêteur titulaire du 3 août 2016 sollicitant le changement d'une date de vacation sur la commune de Saint-Victoret,

CONSIDÉRANT l'impossibilité de Monsieur Jean-Claude MUSCATELLI commissaire enquêteur d'assurer sa permanence du 14 septembre 2016 de 14 h à 17 h sur la commune de Saint-Victoret,

CONSIDÉRANT qu' il y a lieu de fixer une nouvelle date de permanence sur la commune de Saint-Victoret,

CONSIDÉRANT que dans ces conditions il est nécessaire de modifier l'arrêté n°119 -2015 A du 7 juillet 2016 susvisé,

SUR PROPOSITION du Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône,

ARRETE**ARTICLE 1er**

Le paragraphe de l'article 4 de l'arrêté n°119 -2015 A du 7 juillet 2016 susvisé ,commençant par la rédaction suivante « Le commissaire enquêteur, recevra personnellement les observations écrites et orales du public en mairies de : » est modifié ci-dessous pour la commune de Saint-Victoret

de SAINT-VICTORET

Hôtel de Ville - Esplanade Albert Mairot
CS 40025 13729 Saint-Victoret Cedex
- *le jeudi 15 septembre 2016 de 14 h à 17h*
- le mardi 4 octobre 2016 de 9h à 12h .

ARTICLE 3

- Le Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône,
- Le Sous-Préfet d'Istres
- Le Maire de Marignane,
- Le Maire de Saint-Victoret,
- Le Maire de Vitrolles,
- La Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement,
et le Commissaire Enquêteur,
sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Marseille le, 09 AOUT 2016

Pour le Préfet
et par délégation
La Secrétaire Générale Adjointe



Maxime AHRWEILLER

ANNEXE 3 : ANNONCES LEGALES.

AVIS D'ENQUETE

sur la demande formulée par la société Aéroport Marseille Provence (AMP) en vue d'exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique dans l'enceinte de l'aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de la commune de Marignane

En exécution de l'arrêté du Préfet en date du 7 juillet 2016 modifié par arrêté du 9 août 2016, il sera procédé sur le territoire des communes de Marignane, Saint-Victoret et Vitrolles, à une enquête publique au sujet de la demande susmentionnée formulée par la société Aéroport Marseille Provence (AMP) sise BP7 13727 Marignane Cedex en vue d'être autorisée à exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique dans un nouveau bâtiment dans l'enceinte de l'aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de la commune de Marignane.

Le projet consiste à répondre à la demande énergétique importante en termes de chauffage, climatisation et installations électriques de secours que génèrent les installations aéroportuaires de l'aéroport Marseille Provence.

Il réduira les quantités de polluants émises dans l'air par les installations actuelles et améliorera l'organisation spatiale de l'exploitation.

Ce dossier contient une étude d'impact. Le public peut consulter le résumé non technique du dossier sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr>

Le dossier a fait l'objet d'un avis de l'autorité Environnementale en date du 21 juin 2016, consultable à cette même adresse internet, et joint au dossier d'enquête publique.

Dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès du Préfet des Bouches-du-Rhône - Direction des Collectivités Locales, de l'Utilité Publique et de l'Environnement - Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux - Place Félix Baret - CS 80001 - 13282 Marseille Cedex 06.

Sont désignés :

- en qualité de commissaire enquêteur titulaire Monsieur Jean-Claude MUSCATELLI - Professeur certifié d'Economie et de Gestion,

- en qualité de commissaire enquêteur suppléant Monsieur Simon BERNARD cadre à la Poste.

Le commissaire enquêteur suppléant remplacera le titulaire en cas d'empêchement de ce dernier et exercera alors ses fonctions jusqu'au terme de la procédure.

Les pièces du dossier et le registre d'enquête établi sur feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, resteront déposés en mairies de Marignane (siège de l'enquête), Saint-Victoret et Vitrolles, pendant 32 jours du lundi 5 septembre 2016 au jeudi 6 octobre 2016 inclus, afin que chacun puisse en prendre connaissance pendant les jours ouvrables, aux heures d'ouverture des locaux, et consigner directement ses observations, propositions et contre propositions sur les registres ouverts à cet effet.

Ces observations, propositions et contre propositions pourront être également adressées, par voie postale à l'attention du commissaire enquêteur, à la mairie de Marignane siège de l'enquête. Elles seront tenues à la disposition du public, au siège de l'enquête, dans les meilleurs délais.

Les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Le commissaire enquêteur, recevra personnellement les observations écrites et orales du public en mairies de :

de MARIIGNANE (siège de l'Enquête)

Hôtel de Ville-Cours Mirabeau 13700 Marignane

- le lundi 5 septembre 2016 de 9h à 12h

- le vendredi 16 septembre 2016 de 9h à 12h

- le jeudi 22 septembre 2016 de 9h à 12h

- le mardi 27 septembre 2016 de 9h à 12h

- le jeudi 6 octobre 2016 de 9h à 12h

de SAINT-VICTORET

Hôtel de Ville - Esplanade Albert Mairiot CS 40025 13729 Saint-Victoret Cedex

- le jeudi 15 septembre 2016 de 14 h à 17h

- le mardi 4 octobre 2016 de 9h à 12h

de VITROLLES

Direction Générale Adjointe de la Vie Citoyenne et du Développement Urbain, Bâtiment l'Azuréen - Arcade des Citeaux 13125 Vitrolles

- le jeudi 8 septembre 2016 de 9h à 12h

- le lundi 19 septembre 2016 de 14 h à 17h

- le vendredi 30 septembre 2016 de 9h à 12h

Le public peut prendre connaissance des observations éventuelles en réponse du demandeur ainsi que du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur auprès des mairies concernées ainsi que sur le site Internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr> pendant au moins un an à compter de la date de la clôture de l'enquête.

Cet avis sera affiché quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique et, également pendant toute la durée de l'enquête par les maires concernés ainsi que dans un rayon de 3 kms autour de l'établissement, et par le demandeur, sur les lieux prévus pour la réalisation du projet suivant les caractéristiques et les dimensions fixées par l'arrêté ministériel en date du 24 avril 2012.

Cet avis sera également publié sur le site internet de la préfecture à l'adresse : <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr> quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et également pendant toute sa durée.

Le responsable du projet est Monsieur Alain DI DOMENICO

Tél 04.42.14.28.58.

L'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation, des modifications des conditions d'exploiter la centrale Thermo-Frigo-Electrique est le Préfet des Bouches-du-Rhône, après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

Cette décision sera prise sous la forme d'arrêté préfectoral, de refus ou d'autorisation, assortis des prescriptions en tant que décisions individuelles, qui sera mis en ligne sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône et notifié au demandeur.

Marseille le 9 août 2016

Pour le Préfet

Le chef de Bureau

Gilles BERTOTHY

680152

**REPUBLIQUE FRANCAISE
PREFET DES BOUCHES-DU-RHONE**

Direction des Collectivités Locales,
de l'Utilité Publique et de l'Environnement
Bureau des Installations et Travaux Réglementés
pour la Protection des Milieux

AVIS D'ENQUETE

sur la demande formulée par la société Aéroport Marseille Provence (AMP) en vue d'exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique dans l'enceinte de l'aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de la commune de Marignane

En exécution de l'arrêté du Préfet en date du 7 juillet 2016 modifié par arrêté du 9 août 2016, il sera procédé sur le territoire des communes de Marignane, Saint-Victoret et Vitrolles, à une enquête publique au sujet de la demande susmentionnée formulée par la société Aéroport Marseille Provence (AMP) sise BP7 13727 Marignane Cedex en vue d'être autorisée à exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique dans un nouveau bâtiment dans l'enceinte de l'aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de la commune de Marignane.

Le projet consiste à répondre à la demande énergétique importante en termes de chauffage, climatisation et installations électriques de secours que génèrent les installations aéroportuaires de l'aéroport Marseille Provence.

Il réduira les quantités de polluants émises dans l'air par les installations actuelles et améliorera l'organisation spatiale de l'exploitation.

Ce dossier contient une étude d'impact. Le public peut consulter le résumé non technique du dossier sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr>

Le dossier a fait l'objet d'un avis de l'autorité Environnementale en date du 21 juin 2016, consultable à cette même adresse internet, et joint au dossier d'enquête publique.

Dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès du Préfet des Bouches-du-Rhône - Direction des Collectivités Locales, de l'Utilité Publique et de l'Environnement - Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux - Place Félix Baret - CS 80001 - 13282 Marseille Cedex 06.

Sont désignés
- en qualité de commissaire enquêteur titulaire Monsieur Jean-Claude MUSCA-TELLI - Professeur certifié d'Economie et de Gestion,
- en qualité de commissaire enquêteur suppléant Monsieur Simon BERNARD cadre à la Poste.

Le commissaire enquêteur suppléant remplacera le titulaire en cas d'empêchement de ce dernier et exercera alors ses fonctions jusqu'au terme de la procédure.

Les pièces du dossier et le registre d'enquête établi sur feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, resteront déposés en mairies de Marignane (siège de l'enquête), Saint-Victoret et Vitrolles, pendant 32 jours du lundi 5 septembre 2016 au jeudi 6 octobre 2016 inclus, afin que chacun puisse en prendre connaissance pendant les jours ouvrables, aux heures d'ouverture des locaux, et consigner directement ses observations, propositions et contre propositions sur les registres ouverts à cet effet.

tions sur les registres ouverts à cet effet.

Ces observations, propositions et contre propositions pourront être également adressées, par vole postale à l'attention du commissaire enquêteur, à la mairie de Marignane siège de l'enquête. Elles seront tenues à la disposition du public, au siège de l'enquête, dans les meilleurs délais.

Les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Le commissaire enquêteur, recevra personnellement les observations écrites et orales du public en mairies de :

de MARIGNANE (siège de l'Enquête)
Hôtel de Ville-Cours Mirabeau 13700 Marignane
- le lundi 5 septembre 2016 de 9h à 12h
- le vendredi 16 septembre 2016 de 9h à 12h
- le jeudi 22 septembre 2016 de 9h à 12h
- le mardi 27 septembre 2016 de 9h à 12h
- le jeudi 6 octobre 2016 de 9h à 12h
de SAINT-VICTORET

Hôtel de Ville - Esplanade Albert Mairot
CS 40025 13729 Saint-Victoret Cedex
- le jeudi 15 septembre 2016 de 14 h à 17h
- le mardi 4 octobre 2016 de 9h à 12h
de VITROLLES

Direction Générale Adjointe de la Vie Citoyenne et du Développement Urbain,
Bâtiment l'Azuréen- Arcade des Cîteaux 13125 Vitrolles

- le jeudi 8 septembre 2016 de 9h à 12h
- le lundi 19 septembre 2016 de 14 h à 17h
- le vendredi 30 septembre 2016 de 9h à 12h

Le public peut prendre connaissance des observations éventuelles en réponse du demandeur ainsi que du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur auprès des mairies concernées ainsi que sur le site Internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr> pendant au moins un an à compter de la date de la clôture de l'enquête.

Cet avis sera affiché quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique et, également pendant toute la durée de l'enquête par les mairies concernées ainsi que dans un rayon de 3 kms autour de l'établissement, et par le demandeur, sur les lieux prévus pour la réalisation du projet suivant les caractéristiques et les dimensions fixées par l'arrêté ministériel en date du 24 avril 2012.

Cet avis sera également publié sur le site Internet de la préfecture à l'adresse : <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr> quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et également pendant toute sa durée.

Le responsable du projet est Monsieur Alain DI DOMENICO Tel 04.42.14.28.58.

L'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation, des modifications des conditions d'exploiter la centrale Thermo-Frigo-Electrique est le Préfet des Bouches-du-Rhône, après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

Cette décision sera prise sous la forme d'arrêté préfectoral, de refus ou d'autorisation, assortis des prescriptions en tant que décisions individuelles, qui sera mis en ligne sur le site Internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône et notifié au demandeur.

Marseille le 9 août 2016

AVIS D'ENQUETE

sur la demande formulée par la société Aéroport Marseille Provence (AMP) en vue d'exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique dans l'enceinte de l'aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de la commune de Marignane

En exécution de l'arrêté du Préfet en date du 7 juillet 2016 modifié par arrêté du 9 août 2016, il sera procédé sur le territoire des communes de Marignane, Saint-Victoret et Vitrolles, à une enquête publique au sujet de la demande susmentionnée formulée par la société Aéroport Marseille Provence (AMP) sise BP7 13727 Marignane Cedex en vue d'être autorisée à exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique dans un nouveau bâtiment dans l'enceinte de l'aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de la commune de Marignane.

Le projet consiste à répondre à la demande énergétique importante en termes de chauffage, climatisation et installations électriques de secours que génèrent les installations aéroportuaires de l'aéroport Marseille Provence.

Il réduira les quantités de polluants émises dans l'air par les installations actuelles et améliorera l'organisation spatiale de l'exploitation.

Ce dossier contient une étude d'impact. Le public peut consulter le résumé non technique du dossier sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr>

Le dossier a fait l'objet d'un avis de l'autorité Environnementale en date du 21 juin 2016, consultable à cette même adresse internet, et joint au dossier d'enquête publique.

Dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès du Préfet des Bouches-du-Rhône - Direction des Collectivités Locales, de l'Utilité Publique et de l'Environnement - Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux - Place Félix Baret - CS 80001 - 13282 Marseille Cedex 06.

Sont désignés :

- en qualité de commissaire enquêteur titulaire Monsieur Jean-Claude MUSCATELLI - Professeur certifié d'Economie et de Gestion,
- en qualité de commissaire enquêteur suppléant Monsieur Simon BERNARD cadre à la Poste.

Le commissaire enquêteur suppléant remplacera le titulaire en cas d'empêchement de ce dernier et exercera alors ses fonctions jusqu'au terme de la procédure.

Les pièces du dossier et le registre d'enquête, établi sur feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, resteront déposés en mairies de Marignane (siège de l'enquête), Saint-Victoret et Vitrolles, pendant 32 jours du lundi 5 septembre 2016 au jeudi 6 octobre 2016 inclus, afin que chacun puisse en prendre connaissance pendant les jours ouvrables, aux heures d'ouverture des locaux, et consigner directement ses observations, propositions et contre-propositions sur les registres ouverts à cet effet.

Ces observations, propositions et contre-propositions pourront être également adressées, par voie postale, à l'attention du commissaire enquêteur, à la mairie de Marignane siège de l'enquête. Elles seront tenues à la disposition du public, au siège de l'enquête, dans les meilleurs délais.

Les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Le commissaire enquêteur, recevra personnellement les observations écrites et orales du public en mairies de :

de MARIIGNANE (siège de l'Enquête)

Hôtel de Ville-Cours Mirabeau 13700 Marignane

- le lundi 5 septembre 2016 de 9h à 12h
- le vendredi 16 septembre 2016 de 9h à 12h
- le jeudi 22 septembre 2016 de 9h à 12h
- le mardi 27 septembre 2016 de 9h à 12h
- le jeudi 6 octobre 2016 de 9h à 12h

de SAINT-VICTORET

Hôtel de Ville - Esplanade Albert Mairot CS 40025 13729 Saint-Victoret Cedex

- le jeudi 15 septembre 2016 de 14 h à 17h
- le mardi 4 octobre 2016 de 9h à 12h

de VITROLLES

Direction Générale Adjointe de la Vie Citoyenne et du Développement Urbain, Bâtiment l'Azuréen - Arcade des Cîteaux 13125 Vitrolles

- le jeudi 8 septembre 2016 de 9h à 12h
- le lundi 19 septembre 2016 de 14 h à 17h
- le vendredi 30 septembre 2016 de 9h à 12h

Le public peut prendre connaissance des observations éventuelles en réponse du demandeur ainsi que du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur auprès des mairies concernées ainsi que sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr> pendant au moins un an à compter de la date de la clôture de l'enquête.

Cet avis sera affiché quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique et également pendant toute la durée de l'enquête par les maires concernés ainsi que dans un rayon de 3 kms autour de l'établissement et par le demandeur, sur les lieux prévus pour la réalisation du projet suivant les caractéristiques et les dimensions fixées par l'arrêté ministériel en date du 24 avril 2012.

Cet avis sera également publié sur le site internet de la préfecture à l'adresse : <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr> quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et également pendant toute sa durée.

Le responsable du projet est Monsieur Alain DI DOMENICO

Tél 04.42.14.28.58.

L'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation, des modifications des conditions d'exploiter la centrale Thermo-Frigo-Electrique est le Préfet des Bouches-du-Rhône, après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

Cette décision sera prise sous la forme d'arrêté préfectoral, de refus ou d'autorisation assortis des prescriptions en tant que décisions individuelles, qui sera mis en ligne sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône et notifié au demandeur.

Marseille le 9 août 2016

Pour le Préfet

Le chef de Bureau

Gilles BERTOTHY

96497

860152

REPUBLIQUE FRANCAISE
PREFET DES BOUCHES-DU-RHONE

Direction des Collectivités Locales,
de l'Unité Publique et de l'Environnement
Bureau des Installations et Travaux Réglementés
pour la Protection des Milieux

AVIS D'ENQUETE

sur la demande formulée par la société Aéroport Marseille Provence (AMP) en vue d'exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique dans l'enceinte de l'aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de la commune de Morignane

En exécution de l'arrêté du Préfet en date du 7 juillet 2016 modifié par arrêté du 9 août 2016, il sera procédé sur le territoire des communes de Morignane, Saint-Victoret et Vitrolles, à une enquête publique au sujet de la demande sus-mentionnée formulée par la société Aéroport Marseille Provence (AMP) sise BP7 13727 Morignane Cedex en vue d'être autorisée à exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique dans un nouveau bâtiment dans l'enceinte de l'aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de la commune de Morignane.

Le projet consiste à répondre à la demande énergétique importante en termes de chauffage, climatisation et installations électriques de secours que génèrent les installations aéroportuaires de l'aéroport Marseille Provence.

Il réduira les quantités de polluants émises dans l'air par les installations actuelles et améliorera l'organisation spatiale de l'exploitation.

Ce dossier contient une étude d'impact. Le public peut consulter le résumé non technique du dossier sur le site Internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr>

Le dossier a fait l'objet d'un avis de l'autorité Environnementale en date du 21 juin 2016, consultable à cette même adresse Internet, et joint au dossier d'enquête publique.

Dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès du Préfet des Bouches-du-Rhône - Direction des Collectivités Locales, de l'Unité Publique et de l'Environnement - Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux - Place Félix Barel - CS 80001 - 13282 Marseille Cedex 06.

Sont désignés
- en qualité de commissaire enquêteur titulaire Monsieur Jean-Claude MUSCATELLI - Professeur certifié d'Economie et de Gestion,
- en qualité de commissaire enquêteur suppléant Monsieur Simon BERNARD cadre à la Poste.

Le commissaire enquêteur suppléant remplacera le titulaire en cas d'empêchement de ce dernier et exercera alors ses fonctions jusqu'au terme de la procédure.

Les pièces du dossier et le registre d'enquête établi sur feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, resteront déposés en mairies de Morignane (siège de l'enquête), Saint-Victoret et Vitrolles, pendant 32 jours du lundi 5 septembre 2016 au jeudi 6 octobre 2016 inclus, afin que chacun puisse en prendre connaissance pendant les jours ouvrables, aux heures d'ouverture des locaux, et consigner directement ses observations, propositions et contre propositions sur les registres ouverts à cet effet.

Les observations, propositions et contre propositions pourront être également adressées, par voie postale à l'attention du commissaire enquêteur, à la mairie de Morignane siège de l'enquête. Elles seront tenues à la disposition du public, au siège de l'enquête, dans les meilleurs délais.

Les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Le commissaire enquêteur, recevra personnellement les observations écrites et orales du public en mairies de :

- de Morignane (siège de l'Enquête)
Hôtel de Ville-Cours Mirabeau 13700 Morignane
- le lundi 5 septembre 2016 de 9h à 12h
- le vendredi 16 septembre 2016 de 9h à 12h
- le jeudi 22 septembre 2016 de 9h à 12h
- le mardi 27 septembre 2016 de 9h à 12h
- le jeudi 6 octobre 2016 de 9h à 12h

- de SAINT-VICTORET
Hôtel de Ville - Esplanade Albert Mairiol
CS 40025 13729 Saint-Victoret Cedex
- le jeudi 15 septembre 2016 de 14 h à 17h
- le mardi 4 octobre 2016 de 9h à 12h

- de VITROLLES
Direction Générale Adjointe de la Vie Citoyenne et du Développement Urbain,
Bâtiment l'Azuréen- Arcades des Cîteaux 13125 Vitrolles
- le jeudi 8 septembre 2016 de 9h à 12h
- le lundi 19 septembre 2016 de 14 h à 17h
- le vendredi 30 septembre 2016 de 9h à 12h

Le public peut prendre connaissance des observations éventuelles en réponse du demandeur ainsi que du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur auprès des mairies concernées ainsi que sur le site Internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr> pendant au moins un an à compter de la date de la clôture de l'enquête.

Cet avis sera affiché quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique et, également pendant toute la durée de l'enquête par les mairies concernées ainsi que dans un rayon de 3 kms autour de l'établissement, et par le demandeur, sur les lieux prévus pour la réalisation du projet suivant les caractéristiques et les dimensions fixées par l'arrêté ministériel en date du 24 avril 2012.

Cet avis sera également publié sur le site Internet de la préfecture à l'adresse : <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr> quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et également pendant toute sa durée.

Le responsable du projet est Monsieur Alain DI DOMENICO Tel 04.42.14.28.58.

L'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation, des modifications des conditions d'exploiter la centrale Thermo-Frigo-Electrique est le Préfet des Bouches-du-Rhône, après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

Cette décision sera prise sous la forme d'arrêté préfectoral, de refus ou d'autorisation, assortis des prescriptions en tant que décisions individuelles, qui sera mis en ligne sur le site Internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône et notifié au demandeur.

Marseille le 9 août 2016

ANNEXE 4 : CERTIFICATS D’AFFICHAGE.

DIRECTION DE LA PROXIMITE

Service Guichet Unique
Tél : 04.42.31.11.11
Courriel : affichage@ville-marignane.fr

Réf : ELD/ALB/SR n° 265-2016

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, **Eric LE DISSES**,
Maire de MARIGNANE,

CERTIFIE avoir fait apposer le 10/08/2016, aux lieux habituels d’affichage (Mairie et Mairies annexes) l’Avis d’enquête publique relatif à la demande formulée par la société AMP en vue d’exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique dans l’enceinte de l’AMP sis à Marignane.

L’enquête se déroulera en Mairie du 05/09/2016 au 06/10/2016.

L’avis restera affiché jusqu’au 06/10/2016 inclus.

FAIT POUR SERVIR ET VALOIR CE QUE DE DROIT.

A MARIGNANE, le 17/08/2016

Le Maire,
Conseiller Départemental,



Eric LE DISSES



6.2

République Française
DEPARTEMENT des BOUCHES-DU-RHONE
Arrondissement d'Istres
MAIRIE DE SAINT-VICTORET
13730



CERTIFICAT D'AFFICHAGE

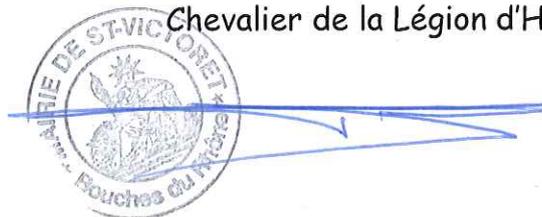
Nous, Claude PICCIRILLO, Maire de Saint-Victoret, Chevalier de la Légion d'Honneur, certifions que l'avis d'enquête publique à la demande formulée par la Société Aéroport Marseille Provence (AMP) en vue d'exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique dans l'enceinte de l'aéroport Marseille Provence située sur le territoire de la commune de Marignane en exécution de l'arrêté préfectoral des bouches -du-Rhône n° 119-2015 A en date du 7 juillet 2016, modifié en date du 9 août 2016, a été affiché dans les lieux suivants :

- service urbanisme de la Mairie de Saint-Victoret
- accueil de la Mairie de Saint-Victoret
- déchetterie chemin de la Carrere à Saint-Victoret

le vendredi 12 août 2016 et sera maintenu jusqu'au jeudi 6 octobre 2016.

Fait pour servir et valoir ce que de droit,
Saint-Victoret, le 12 août 2016.

Claude PICCIRILLO,
Maire de Saint-Victoret
Chevalier de la Légion d'Honneur





Direction Générale Adjointe

Vie Citoyenne et Développement Urbain

Jours et horaires d'accueil du public
du lundi au vendredi de :
8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussignée **Nathalie BUSVEL-SIRBEN** Adjointe au Maire Déléguée à l’Urbanisme Règlementaire et au Droit des Sols de la Commune de VITROLLES,

Certifie avoir fait afficher aux lieux et place habituels, l’avis d’enquête publique sur la demande formulée par la société Aéroport Marseille Provence (AMP) en vue d’exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique dans l’enceinte de l’aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de la commune de Marignane.

Début de l’affichage : 19 août 2016

Fin de l’affichage prévu : 6 octobre 2016 inclus.

En foi de quoi nous délivrons le présent certificat pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à VITROLLES, le 19/08/16

Nathalie BUSVEL-SIRBEN

Adjointe au Maire
Déléguée à l’Urbanisme Règlementaire
et au Droit des Sols





Direction Générale Adjointe
Vie Citoyenne et Développement Urbain
☎ 04 42 77 90 18 - Fax : 04 42 77 93 30
✉ direction.developpement@ville-vitrolles13.fr
Jours et horaires d'accueil du public
du lundi au vendredi de :
8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00

Vitrolles, le 16 août 2016

Hôtel TULIP GOLDEN
ZI De Couperigne
Impasse Pythagore
13127 VITROLLES

Nos Réf : JB/AR/16.031
Affaire suivie par Joëlle BUSSON

OBJET : Transmission Affichage Enquête Publique AMP

Monsieur Le Directeur,

Vous trouverez en pièce jointe l'avis d'enquête concernant l'aéroport Marseille Provence en vue d'exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique dans l'enceinte de l'aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de la commune de Marignane qu'il convient d'afficher aux dates indiquées sur le document à l'entrée de votre Etablissement.

Je vous remercie de votre collaboration, vous souhaite une bonne réception de la présente et vous prie d'agréer Monsieur Le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Joëlle BUSSON
DGA Vie Citoyenne
et Développement Urbain



P.J. : 1 document

6.5



GREGORI & TERRIER
Huissiers de justice associés

PROCES VERBAL DE CONSTAT

SCP Catherine GREGORI et Stéphanie TERRIER Huissier des Justice associés
2 Impasse Marjolaine BP 29 13410 LAMBESC RCS 492 007 208 Salon
tel : 04.42.92.94.40 ligne constats : 06.25.16.18.54
fax : 04.42.92.82.87 infoetude@gregori-terrier.com
compétence Bouches du Rhône

6.6

Société Civile Professionnelle
C.GREGORI, S.TERRIER
HUISSIERS DE JUSTICE ASSOCIES
2, Impasse MARJOLAINE- BP 29
13410 LAMBESC

Téléphone : 04-42-92-94-40 - Télécopie : 04-42-92-82-87
Mail : constat@gregori-terrier.com

EXPEDITION

PROCES VERBAL DE CONSTAT D’AFFICHAGE D’AVIS D’ENQUETE PUBLIQUE

**L’AN DEUX MILLE SEIZE
ET LE DIX-NEUF AOÛT**

A LA REQUETE DE :

La Société Aéroport Marseille Provence, AMP, inscrite au RCS D’AIX EN PROVENCE sous le numéro 790 043 954 00029, au capital de 148 000 €, dont le siège social est BP 7- 13727 MARIIGNANE FRANCE, prise en la personne de Monsieur Alain DI DOMENICO, en sa qualité d’Ingénieur Sécurité Travaux et Risques Industriels à la Direction Technique y domicilié es-qualité.

LEQUEL M’EXPOSE:

Que l’aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de Marignane souhaite exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique.

Qu’une enquête publique doit être effectuée en vue de cette demande afin d’obtenir l’autorisation d’exploiter la centrale Thermo-Frigo-Electrique.

Qu’afin de réaliser cette enquête, un avis d’enquête publique doit être affiché quinze jours au moins avant le début de l’enquête publique ;

6.7

Que l'enquête se déroulera pendant 32 jours du lundi 5 Septembre au jeudi 6 Octobre 2016 inclus.

Que suite à cette réglementation, l'avis d'enquête publique a été affiché devant les locaux de la Direction Technique de l'aéroport Marseille-Provence en deux endroits ;

Qu'il me requiert en conséquence de bien vouloir constater cet affichage au devant des locaux de la Direction Technique de l'aéroport Marseille-Provence, puis d'en dresser procès verbal et ce pour la sauvegarde des droits de l'AMP.

DEFERANT A CETTE REQUISITION :

Je, Catherine GREGORI, Huissier de Justice Associé au sein de la Société Civile Professionnelle C. GREGORI- S.TERRIER titulaire d'un Office d'Huissier de Justice à la résidence de LAMBESC 13410 y demeurant 2 impasse MARJOLAINE, BP 29, soussignée.

CERTIFIE ET ATTESTE :

M'être transportée le 19 Août 2016, sur la commune de MARIGNANE, Aéroport Marseille-Provence, où là étant, j'ai procédé aux constatations suivantes :

Me trouvant devant les locaux de la Direction Technique, je constate que l'avis d'enquête publique est présent et visible sur la grille d'accès véhicule de ladite Direction.



6.8

Je constate qu'un second avis d'enquête publique a été affiché sur le mur de façade près des locaux de la Direction Technique de l'AMP.



Je constate qu'est visible par toute personne l'avis d'enquête publique concernant l'exploitation d'une centrale Thermo-Frigo-Electrique par le Préfet de la Commune de Marseille le 9 Août 2016 sur 2 feuillets au format A3 en deux endroits :

- l'accès à pied aux locaux
- l'accès des véhicules sur la zone

Les modalités de consultation du dossier d'enquête publique sont précisées en page 1 de cet avis.

Les lieux où les observations écrites et orales peuvent être déposées sont mentionnées en page 2.

Les clichés photographiques insérés dans le présent acte, ont été pris au moyen d'un appareil photographique numérique et ont été développés sur un ordinateur avec pour seule modification une réduction de format, les proportions étant conservées.

Aucune autre constatation n'étant à effectuer, j'ai de tout ce qui précède dressé et rédigé le présent procès verbal de constat, pour servir et valoir ce que de droit.

Catherine GREGORI

ANNEXE 5 : 3 OBSERVATIONS TRACEES SUR LE REGISTRE DE VITROLLES.

7.1

ENQUETE RELATIVE

A

la demande formulée par la société Aéroport Marseille Provence (AMP) en vue d'exploiter une centrale Thermo-Frigo-Electrique dans l'enceinte de l'aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de la commune de Marignane

Enquête publique du Lundi 5 Septembre 2016 au
vendredi 6 octobre 2016 inclus, soit 32 jours -

En exécution de l'arrêté du 7 Juillet 2016 de Monsieur le Préfet,
de la Région Provence, Alpes, Côte d'Azur et du département
des Bouches-du-Rhône, je, soussigné,

M MUSCHIELLI Jean Claude, commissaire enquêteur.

ai ouvert, ce jour, le présent registre coté et paraphé, contenant 8 feuillets, pour recevoir
durant un mois pendant les jours ouvrables, aux heures d'ouverture des bureaux, les obser-
vations du public.

A Vetroelles, le 5/9/2016

Première journée:

Le 5/9/2016 de 9h heures 00 à 17 heures

(1^{re} Observations de M)

A Vetroelles, le 8/9/2016

Ce jour, le commissaire enquêteur constate, à 9h, qu'il n'y
a pas eu d'observations écrites sur ce registre de la part
du public pour la période du 5 septembre au 7 septembre 2016
inclus.

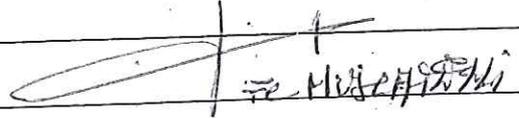
Le Commissaire enquêteur : JC MUSCHIELLI

7.2

2/ Vitrolles, le 2/9/2016, permanence de 9h à 12h:

Ce jour, le commissaire enquêteur n'a pas reçu d'observations orales ou écrites du public, entre 9h et 12h.

Le Commissaire enquêteur:

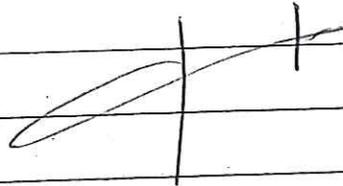

Jc. MUSEHTEH

1/ Vitrolles, le 19/9/2016.

Ce jour, le commissaire enquêteur constate, à 14h, qu'il n'y a pas eu d'observations écrites sur ce registre, de la part du public pour la période du 8/9 (après midi) au 19 septembre 2016 (matin) inclus.

Le Commissaire enquêteur:

Jc. MUSEHTEH

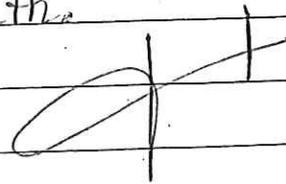


2/ Vitrolles, le 19/9/2016, permanence de 14h à 17h:

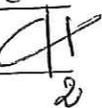
Ce jour, le commissaire enquêteur n'a pas reçu d'observations orales ou écrites du public, entre 14h et 17h.

Le Commissaire enquêteur:

Jc. MUSEHTEH



- Lundi 26:09.2016. J'attire votre attention sur:
- observation 1A
- 1) Jour Ronsard sur la protection de oiseaux de passage dans les zones humides. Ex les sables de Lyon avec Flamands - canards etc.
 - 2) Ruches sur Vitrolles. La municipalité développe les implantations, mais en creusant jusqu'à proximité de l'étang
 - 3) Sceaux électrogènes qui usent au fioul!! à supprimer ++ et en ++ l'appareillement par


2

commissions. 20/an.

4) Pollution atmosphérique : souvent les
surveillances et non imposée p.e q les
limites sont inférieures 50 ou 100 µg/m³ mais
s'ajoutant à d'autres il me s'agit d'
douce supplémentaire de rejet. l'œuvre de
le Cap 21. Mais de fosses de jet le plan de Jours de passage
de tous d'ozone.

Il y a quelques mois l'étude de Geo-Thermie
était prévue pour chauffer & refroidir l'aéroport
à une électricité sur un site intelligent
qui est elle devenue.

(Michèle Beaujeu - Le Boscquet Vitrolles)

Vitrolles, le 30/9/2016

Ce jour, le commissaire enquêteur constate, à 9h, qu'il
y a eu l'observation écrite sur ce registre de la part du
public pour la période du 20/9 (jour) au 29/9/2016 (jours)
inclus.

Le Commissaire enquêteur:
JE MUSEFFAHI

Vitrolles, le 30/9/2016

Permanence de 9h à 12h:

observation SA:

De passage à Vitrolles de 9h à 11h30, j'ai pris connaissance
des pièces du dossier et notamment des pièces 2 à 5 qui
ne sont pas consultables à partir du lien internet (seule la
pièce 1 résumé non technique étant disponible).

Je note qu'en 1987, la concession a été renouvelée pour 30 ans,
qu'en 2014 AMP SA est devenue une société

anonyme gérée par un conseil de surveillance -
 Le dossier préparé par ANTEA ne propose pas d'alternative
 au GNR (gaz non rotari) alors qu'une
 alimentation de ces équipements avec un carburant
 non polluant (gaz naturel du réseau ERDF présent
 sur le site ou bien stockage de GNL, gaz naturel
 liquéfié provenant du terminal méthanier) constituerait
 une amélioration sur le plan environnemental.
 J'ai convenu avec M^r Muscatelli de lui
 communiquer par courriel un rapport d'expertise
 plus circonstancié dans les jours qui viennent.

Marc BUFFENOIR

PROVIRIDIS

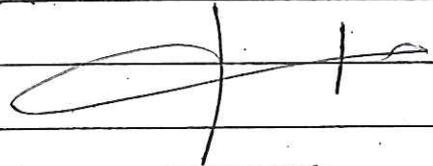
Directeur Technique

Mob. 06 20 04 71 70

Le jour, le commandant enquêteur ^{1^{er} constate} une personne est
 venue, lors de cette permanence, tracer une observation écrite
 après avoir fait une observation orale.

Le Commandant enquêteur

M^r MUSETTINI



7.5

Observation ZA:

Bonsoir M. Muscattelli,

Je fais suite à notre entrevue du 19/09 au service urbanisme de Vitrolles au cours de laquelle nous avons échangé sur ce dossier et comme convenu je vous fais part de quelques remarques à titre personnel.

Même si, sur le principe, le remplacement des équipements de l'actuelle centrale TFE va inévitablement dans le sens de réduire l'impact environnemental de cette installation, j'avoue ne pas avoir été convaincue par l'orientation prise sur le GNR.

Au lendemain de la COP 21, vu les ambitions fixées de réduction des rejets polluants dans l'atmosphère, la première interrogation que soulève ce dossier est effectivement le fait du choix d'une énergie, le gasoil, que tout le monde s'accorde à dire qu'elle est la plus nocive du fait de la génération de particules fines. La zone aéroportuaire de Vitrolles-Marignane y est particulièrement exposée du fait de sa situation géographique au coeur du bassin industriel de l'étang de Berre. J'aurai souhaité voir dans cette enquête une étude technico-économique comparative de solutions alternatives telles que le gaz naturel ou encore la géothermie qui par ailleurs a fait l'objet d'une enquête il y a quelques mois. Une telle étude a-t-elle été menée par AMP avant de se porter sur le choix du GNR, il aurait été intéressant de savoir quels arguments ont fait pencher la balance en sa faveur.

Je n'ai malheureusement pas pu me plonger suffisamment dans l'étude d'impact état donné que seul le résumé non technique était disponible en téléchargement (c'est regrettable) et je n'ai pas réussi à comprendre la justification des affirmations faites sur les rejets atmosphériques du au fonctionnement des groupes électrogènes qui soit disant "respecteront les seuils de rejets imposés" (p117). Comparer un flux lissé sur l'année à un flux max non lissé ne me paraît révélateur pour conclure que le seuil sera respecté au moment du fonctionnement de ces équipements.

Comment pourra-t-on assurer la transparence avec la population avec une surveillance réduite à une seule mesure annuelle ou semestrielle (cf p92) dont on ne sait même pas si elle sera effectuée par un organisme indépendant ?

Les conditions de mise en fonctionnement ne me semblent pas suffisamment décrites. Comment sont réparties les 499 h de fonctionnement annuel ? A-t-on pris en compte les potentielles extensions futures de l'aéroport ? Un dispositif est-il prévu pour éviter de mettre en fonctionnement les groupes électrogènes en cas de pic de pollution ?

Voici ces quelques réflexions, interrogations que je vous remercie de bien vouloir prendre en considération dans votre analyse de ce dossier.

Bien cordialement

Nathalie SIRBEN

6/10/2016

5

ANNEXE 6 : AVIS DU BATAILLON DES MARINS POMPIERS DE MARSEILLE.



PS 171

81

PREFECTURE DES B-D-R
COURRIER ARRIVÉ LE

02 JUIN 2016

Division prévention

Bureau installations classées

DIRECTION DES
COLLECTIVITÉS LOCALES ET DE
L'UTILITÉ PUBLIQUE ET ENVIRONNEMENT

Marseille, le 31 MAI 2016

N° 887 BMPM/EM/PVT/IC/K2345/NP

Le vice-amiral Charles-Henri Garié
commandant le bataillon de marins-pompiers de Marseille

à

Direction des collectivités locales, de l'utilité publique et de l'environnement (DCLUPE)

OBJET : sécurité contre l'incendie – dossier d'installation classée soumis à autorisation centrale thermo frigo électrique (TFE) – Aéroport Marseille Provence Marignane.

REFERENCES : a) lettre n° 000257 du 03/05/2016 ;
b) dossier de demande d'autorisation d'exploiter la nouvelle centrale thermo frigo électrique de l'aéroport Marseille Provence du 23/12/2015.

P. JOINTE : une annexe.

Monsieur le directeur,

En réponse au courrier rappelé en référence, j'ai l'honneur de vous faire connaître, que dans le cadre de la demande d'autorisation présentée par la société citée en objet, il y a lieu de se conformer aux différentes études (impact et danger) ainsi qu'aux prescriptions énumérées en annexe.

Veuillez agréer, Monsieur le directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le vice-amiral Charles-Henri Garié
commandant le bataillon de marins-pompiers de Marseille,
par délégation, le capitaine de frégate Patrick Grimaud
chef de la division prévention,

230

8.2

DESTINATAIRE :

- Préfecture des Bouches-du-Rhône – direction des collectivités locales, de l'utilité publique et de l'environnement (DCLUPE) – bureau des installations et travaux réglementés pour la protection des milieux (BITRPM) - 13282 Marseille Cedex 20.

COPIE EXTERIEURE :

- Monsieur Jean-Denis Petit – Préfecture des Bouches-du-Rhône – SIRACEDPC –Place Félix Baret
- CS 80001 – 13282 Marseille Cedex 06.

COPIES INTERIEURES :

- Bureau IC.
- Pelurier - Archives générales.

231

SECURITE CONTRE L'INCENDIE – DOSSIER D'INSTALLATION CLASSEE SOUMIS A
AUTORISATION DE LA CENTRALE THERMO FRIGO ELECTRIQUE (TFE).

- 1) Aménager et exploiter l'établissement conformément aux principales réglementations et dispositions suivantes :
 - code de l'environnement livre V, titre I, relatif aux installations classées pour la protection de l'environnement ;
 - décret n° 1467 du 12 octobre 2007 relatif au livre V de la partie réglementaire du code de l'environnement et modifiant certaines autres dispositions de ce code ;
 - ⊗ code du travail, 4ème partie et son décret d'application n°2008-244 du 7 mars 2008. ;
 - code de la construction et de l'habitation ;
 - ⊗ décret n° 88.1056 du 14 novembre 1988, relatif à la protection des travailleurs qui mettent en œuvre des courants électriques ;
 - arrêté du 26 février 2003 relatif aux circuits et installations de sécurité ;
 - arrêté du 31 mars 1980 relatif à la réglementation des installations électriques des établissements réglementés au titre de la législation sur les installations susceptibles de présenter des risques d'explosion ;
 - arrêté du 26 août 2013 relatif aux installations de combustion d'une puissance supérieure ou égale à 20 MW soumises à autorisation au titre de la rubrique 2910.
 - arrêté du 14 décembre 2013 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations relevant du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique 2921.
 - réglementation relative à la mise en œuvre dans certains équipements de gaz à effet de serre fluorés, rubrique 4802 de la nomenclature des ICPE.
- 2) Permettre l'accessibilité des services d'incendie et de secours en toutes circonstances.
- 3) Mettre à disposition des services d'incendie et de secours, à l'entrée du site TFE, un plan de masse au format A0, affiché de manière visible et inaltérable, comprenant l'ensemble des bâtiments, l'identification des locaux, l'identification des zones à risques (inflammables, explosives, etc.), des locaux techniques spécifiques (locaux chaudières, groupes électrogène, atelier de réparation et d'entretien, etc.), la position des organes de coupure d'urgence (installations techniques, eau, gaz, électricité, etc.), des moyens de défense contre l'incendie propres à l'établissement (RIA, extincteurs, commande de désenfumage, etc.).
- 4) S'assurer que les locaux recevant du personnel possèdent des dégagements judicieusement répartis et proportionnés tant en nombre qu'en largeur. En particulier, les circulations intérieures ne doivent pas former de cul de sac et les distances maximales à parcourir pour rejoindre une sortie doivent être respectées.
- 5) Equiper les bâtiments abritant les produits dangereux d'un dispositif de désenfumage permettant d'évacuer efficacement des fumées de combustion. Ce dispositif, conforme aux normes et règles le concernant, devra pouvoir être commandé à l'entrée du bâtiment par les services d'incendie et de secours.
- 6) Equiper les locaux d'un éclairage de sécurité conforme aux normes et compatible avec les dangers liés à l'exploitation du lieu.
- 7) Equiper l'établissement d'extincteurs répartis à l'intérieur des locaux, sur les aires extérieures et les lieux présentant des risques spécifiques, à proximité des dégagements, bien visibles et facilement

8.4

accessibles. Les agents d'extinction doivent être appropriés aux risques à combattre et compatibles avec les produits stockés. Ces matériels doivent être maintenus en bon état et vérifier au moins une fois par an.

8) Mettre à jour, en accord avec la division prévention du bataillon de marins-pompiers de Marseille, la défense en eau contre l'incendie de l'établissement.

A cet effet il y a lieu de transmettre à mes services (ville de Marseille – bataillon de marins-pompiers de Marseille – division prévention – 9, boulevard de Strasbourg – 13233 Marseille cedex 20), 4 jeux de plans au format A3 comprenant chacun un plan de situation, un plan de masse et indiquant notamment :

- l'implantation des moyens de secours projetés (poteaux incendie, RIA, extincteurs) ;
- le schéma du réseau hydraulique comprenant le tracé et le diamètre des conduites ;
- l'emplacement des vannes de sectionnement le cas échéant.

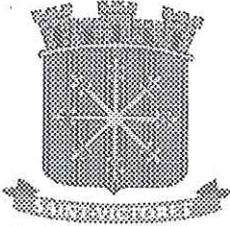
233

4/4

**ANNEXE 7 : PROJET DE DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA
COMMUNE DE SAINT VICTORET.**

9.1

République Française
DEPARTEMENT des BOUCHES-DU-RHONE
Arrondissement d'Istres
Mairie de Saint-Victoret
13730



EXTRAIT DU REGISTRE DES
DELIBERATIONS DU CONSEIL
MUNICIPAL

Séance du 11 Octobre 2016

L'an Deux mille seize et onze du mois d'octobre à 18 heures 00.

Le Conseil Municipal de la Commune de Saint-Victoret, a été assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sur la convocation qui lui a été adressée par le Maire, conformément à l'Article 48, de la Loi du 5 Avril 1884, sous la Présidence de Monsieur le Maire, Claude PICCIRILLO, Chevalier de la Légion d'Honneur.

Nombre de Membres afférents au Conseil : 29

ayant pris part à la Délibération :

Etaient présents à cette assemblée : tous les conseillers municipaux, **exceptés** : absente et représentée, absents et non excusés.

Délibération n° 16 : Avis du conseil municipal dans le cadre d'une enquête publique pour un projet d'installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) - SA Aéroport Marseille-Provence- Demande d'autorisation d'exploiter une nouvelle centrale Thermo-Frigo-Electrique.

La SA Aéroport Marseille Provence (AMP) est chargée de la gestion de l'Aéroport Marseille Provence. Les installations aéroportuaires existantes sur l'AMP génèrent une demande énergétique importante en termes de chauffage, climatisation et installations électriques de secours.

L'AMP a décidé d'acquérir de nouveaux groupes électrogènes et de nouvelles chaudières afin de ne pas dépasser les quantités de polluants dans l'air.

Concernant la production de froid, le système de refroidissement par des tours aéroréfrigérantes ouvertes sera supprimé et remplacé par des refroidisseurs à condensation à eau avec des tours de refroidissement fermées afin de supprimer le risque d'émission de légionelles.

La centrale Thermo-Frigo-Electrique actuelle ne permet pas d'extension possible que cela soit en termes de production électrique et de bureaux pour les équipes du Département Maintenance de la Direction technique.

Les nouveaux groupes électrogènes seront donc installés dans un nouveau bâtiment construit en lieu et place du bâtiment existant. La production de chaud et de froid seront accueillies dans un bâtiment déjà existant.

VU le code de l'environnement sur les enquêtes publiques, et notamment les articles L.512-2 et R.512-20 relatifs à la consultation du conseil municipal,

VU la loi 76.663 du 19 juillet 1976 modifiée relative aux installations classées pour la protection de l'environnement,

VU le décret 77.1133 du 21 septembre 1977 modifié relatif aux installations classées pour la protection et l'environnement

1

9.2

VU l'arrêté préfectoral n°119-2015 du 7 juillet 2016 portant organisation d'une enquête publique concernant la demande formulée par la SA AMP en vue d'exploiter une nouvelle centrale Thermo-Frigo-Electrique dans l'enceinte de l'aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de la commune de Marignane,

CONSIDERANT QUE

Ce projet d'installation classée pour la protection de l'environnement nécessite une enquête publique préalable

CONSIDERANT QUE

le conseil municipal de la commune de Saint Victoret est appelé à donner un avis sur la demande d'autorisation dès l'ouverture de l'enquête publique,

CONSIDERANT QUE

les installations projetées doivent respecter les valeurs de rejets définies par l'arrêté ministériel du 26 août 2013 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation.

CONSIDERANT QUE

Néanmoins, dans le dossier d'enquête, l'impact sur l'environnement lié à la production de gaz à effet de serre générée par le site ne sont pas mentionnées de façon quantitative.

Le Conseil Municipal,

Où l'exposé de Monsieur le Maire,

Après avoir délibéré, conformément à la Loi,

DECIDE :

- d'émettre **un avis favorable** au projet précité **sous réserve** qu'un bureau d'étude externe mesure les quantités d'émission de gaz à effet de serre lors de l'utilisation des installations de telle sorte qu'il puisse vérifier que les valeurs de rejets respectent l'arrêté ministériel du 26 août 2013 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées.

Fait en l'Hôtel de Ville de Saint-Victoret, les jours, mois en an que susdits,
Pour extrait certifié conforme au registre.

Le Maire,
Claude PICCIRILLO



[Handwritten signature]

9.3

République Française
DEPARTEMENT des BOUCHES-DU-RHONE
Arrondissement d'Istres
Mairie de Saint-Victoret
13730



*Sous-Préfecture d'Istres
Acté le 18 octobre 2016*

**EXTRAIT DU REGISTRE DES
DELIBERATIONS DU CONSEIL
MUNICIPAL**

Séance du 11 Octobre 2016

L'an Deux mille seize et onze du mois d'octobre à 18 heures 00.

Le Conseil Municipal de la Commune de Saint-Victoret, a été assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sur la convocation qui lui a été adressée par le Maire, conformément à l'Article 48, de la Loi du 5 Avril 1884, sous la Présidence de Monsieur le Maire, Claude PICCIRILLO, Chevalier de la Légion d'Honneur.

Nombre de Membres afférents au Conseil : 29

ayant pris part à la Délibération : 26

Etaient présents à cette assemblée : tous les conseillers municipaux, exceptés Mademoiselle Anne DAURES, Madame Virginie COURTIAL, Mademoiselle Véronique TARDY, Madame Sylvie LAUGIER, Madame Marie-Thérèse STAR qui étaient excusés et qui avaient donné procuration, Madame Sandrine GIANNONE, Madame Sabine ZOULALIAN et Monsieur Franco DETTORI qui étaient absents et non excusés.

Délibération n° 70/16 : Avis du conseil municipal dans le cadre d'une enquête publique pour un projet d'installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) - SA Aéroport Marseille-Provence- Demande d'autorisation d'exploiter une nouvelle centrale Thermo-Frigo-Electrique.

La SA Aéroport Marseille Provence (AMP) est chargée de la gestion de l'Aéroport Marseille Provence. Les installations aéroportuaires existantes sur l'AMP génèrent une demande énergétique importante en termes de chauffage, climatisation et installations électriques de secours.

L'AMP a décidé d'acquérir de nouveaux groupes électrogènes et de nouvelles chaudières afin de ne pas dépasser les quantités de polluants dans l'air.

Concernant la production de froid, le système de refroidissement par des tours aéroréfrigérantes ouvertes sera supprimé et remplacé par des refroidisseurs à condensation à eau avec des tours de refroidissement fermées afin de supprimer le risque d'émission de légionelles.

La centrale Thermo-Frigo-Electrique actuelle ne permet pas d'extension possible que cela soit en termes de production électrique et de bureaux pour les équipes du Département Maintenance de la Direction technique.

Les nouveaux groupes électrogènes seront donc installés dans un nouveau bâtiment construit en lieu et place du bâtiment existant. La production de chaud et de froid seront accueillies dans un bâtiment déjà existant.

VU le code de l'environnement sur les enquêtes publiques, et notamment les articles L.512-2 et R.512-20 relatifs à la consultation du conseil municipal,

VU la loi 76.663 du 19 juillet 1976 modifiée relative aux installations classées pour la protection de l'environnement,

VU le décret 77.1133 du 21 septembre 1977 modifié relatif aux installations classées pour la protection et l'environnement

VU l'arrêté préfectoral n°119-2015 du 7 juillet 2016 portant organisation d'une enquête publique concernant la demande formulée par la SA AMP en vue d'exploiter une nouvelle centrale Thermo-Frigo-Electrique dans l'enceinte de l'aéroport Marseille Provence situé sur le territoire de la commune de Marignane,

9.4

Sous-Préfecture d'Arles
Acte reçu le 18 octobre 2016

CONSIDERANT QUE

Ce projet d'installation classée pour la protection de l'environnement nécessite une enquête publique préalable

CONSIDERANT QUE

le conseil municipal de la commune de Saint Victoret est appelé à donner un avis sur la demande d'autorisation dès l'ouverture de l'enquête publique,

CONSIDERANT QUE

les installations projetées doivent respecter les valeurs de rejets définies par l'arrêté ministériel du 26 août 2013 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation.

CONSIDERANT QUE

Néanmoins, dans le dossier d'enquête, l'impact sur l'environnement lié à la production de gaz à effet de serre généré par le site ne sont pas mentionnées de façon quantitative.

Le Conseil Municipal,
Où l'exposé de Monsieur le Maire,
Après avoir délibéré, conformément à la Loi,

A l'unanimité,

DECIDE :

- d'émettre **un avis favorable** au projet précité **sous réserve** qu'un bureau d'étude externe mesure les quantités d'émission de gaz à effet de serre lors de l'utilisation des installations de telle sorte qu'il puisse vérifier que les valeurs de rejets respectent l'arrêté ministériel du 26 août 2013 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées.

Fait en l'Hôtel de Ville de Saint-Victoret, les jours, mois en an que susdits,
Pour extrait certifié conforme au registre.

Le Maire,
Claude PICCIRILLO



(Handwritten signature)

ANNEXE 8 : NOTE D'OBSERVATION TRANSMISE PAR INTERNET.

Dossier de demande d'autorisation d'exploiter la nouvelle Centrale Thermo-Frigo-Electrique de l'aéroport de Marseille-Provence Marignane (13)

Observations (dans le cadre de l'Enquête publique) de Marc BUFFENOIR, habitant de Cabriès, gérant de BUFFENOIR ETUDES & CONSEIL, 255 route de Saint-Martin 13489 Cabriès (marc.buffenoir@ensta.org, M : 06 20 04 71 70)

Seule la pièce 1 du dossier est disponible pour consultation à distance (sur internet)

Dossier constitué de 5 pièces

Pièce 1 : résumé non technique

Pièce 2 : dossier administratif et projet technique

Pièce 3 : étude d'impact

Pièce 4 : étude de dangers

Pièce 5 : Notice Hygiène et sécurité

Si le dossier est bien disponible en totalité dans les 3 municipalités concernées, service urbanisme à Saint-Victoret, service environnement à Marignane), les pièces 2 à 5 ne sont pas communiquées au public sur internet ; cette disposition ne favorise pas la prise de connaissance du dossier dans la mesure où elle oblige les personnes intéressées à se déplacer et à passer un temps significatif prendre connaissance des pièces 2 à 5.
Le déplacement sur place devrait être limité à la communication avec le commissaire-enquêteur et à la consignation des observations sur le registre.

L'historique du site est très succincte

1975 : construction de la centrale TFE

1987 : renouvellement de la concession pour 30 ans

2014 : changement. AWP est gérée par un conseil de surveillance public. C'est une société anonyme

Il eût été intéressant de mieux connaître l'histoire de l'ancienne centrale (heures de fonctionnement annuelles, modalités de démarrage, qualité du courant produit, adéquation avec les besoins aussi bien sur la partie des groupes électrogènes que des chaudières et des groupes frigorifiques).

Le contexte général n'est pas suffisamment précisé

Un chapitre devrait détailler davantage le contexte du projet, les évolutions en cours et à venir du transport aérien, l'intégration d'AMP SA dans le contexte économique régional, les problématiques de pollution de l'air (région soumise à PPA), les problématiques de transport public (le plan stratégique prévoit de rechercher avec les autorités organisatrices une amélioration de l'offre en transports collectifs : objectif de 2 800 000 passagers en transports en commun en 2025 soit un doublement de la part modale), des stationnement de voitures particulières, de transport de fret, d'emploi local.

Marseille fait partie des 12 plateformes concernées en France par la loi aéroportuaire de 2005, qui prévoit le désengagement de l'État et l'abandon du statut d'établissement public. Depuis le 1er juillet 2014, l'aéroport, dont la CCI Marseille Provence a la concession jusqu'en 2017, est une SA dont le capital est réparti entre la CCIMP (25 %), l'État (60 %), et les collectivités territoriales (15 %).

- 12 septembre 2014 : Jean-Paul Ourliac est élu président du conseil de surveillance de l'aéroport, et Pierre Régis, jusqu'alors directeur général, devient président du directoire.

Entre 1934 et 2014, la Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence a été le gestionnaire de l'aéroport. En 1987, l'État a renouvelé la concession pour trente ans. Depuis 1980, la CCI Marseille-Provence gère également la zone civile de l'Aéroport d'Aix - Les Milles.

Composition du conseil de surveillance:

Jean-Paul Ourliac, ingénieur X-Ponts (1973) et Président de la section "transport-économie-réseaux" au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD, organe consultatif placé auprès des ministres, pouvoirs publics ... sur les thématiques de développement durable), est devenu président du conseil de surveillance. La Chambre de commerce avait proposé Jacques Pfister à la présidence de la nouvelle société mais celui-ci n'a pas été retenu. Jean-François Brande, l'ex-président (CCIMP), devient vice-président en charge de piloter un projet stratégique. Pierre Régis (notre photo), jusqu'alors directeur général de l'aéroport, a été nommé président du directoire. Il sera assisté au sein de cette instance de direction par Patrice Escorihuela, Denis Corsetti et Julien Boullay, précise le communiqué de l'aéroport.

Le conseil de surveillance de la société aéroportuaire rassemble des représentants de l'État, de la CCIMP (précédemment concessionnaire de l'aéroport) dont son président Jacques Pfister, et des collectivités locales (Jean-Marc Coppola pour la région, Loïc Gachon, maire de Vitrolles, pour le département et Eric Le Disses, maire de Marignane, pour la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole). »

N.B. : On note un certain désengagement de l'état dans la gestion des aéroports régionaux.

Nice, troisième aéroport de France avec 12 millions de passagers a été attribué à Atlantia, un gestionnaire d'aéroport italien, qui est regroupé avec EDF Invest sous la bannière Azzurra. L'Etat ne cède que 60% de l'aéroport qui est toutefois valorisé 2,2 milliards d'euros soit 22 fois son Ebitda, selon les Echos, Azzurra ayant fait une offre de 1,222 milliard d'euros.

A Lyon, c'est le consortium emmené par Vinci qui a remporté la gestion de l'aéroport, le quatrième de France avec 9 millions de passagers. Le groupe français s'est allié à la Caisse des Dépôts et au groupe Predica avec une offre à 535 millions d'euros. La valorisation de l'aéroport atteint un milliard d'euros soit 19 fois son Ebitda.

En tout, l'Etat français va tirer 1,75 milliard d'euros de ces deux privatisations.

L'Etat veut également vendre les 60% qu'il détient dans la société gérant Lyon-Saint Exupéry. Quid de Marseille-Provence ?

<http://www.air-journal.fr/2016-03-02-aeroport-de-nice-le-nouveau-concessionnaire-connu-en-juillet-5158858.html>

<http://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/0211160264024-privatisation-des-aeroports-nice-revient-a-italien-atlantia-et-lyon-a-vinci-2017000.php>

<http://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/l-etat-cede-l-aeroport-de-nice-a-atlantia-et-celui-de-lyon-a-vinci-589514.html>

Le projet en bref :

Passage de 5 groupes électrogènes

4 pour le secours de l'alimentation électrique de l'aéroport

1 groupe pour le secours du balisage des pistes de l'aéroport

Remplacés par

- 4 groupes électrogènes (GE) de 3000 kVA chacun (puissance thermique unitaire de 7,13 MW) pour assurer le secours électrique de l'alimentation électrique de l'aéroport. Il s'agit du réseau ICA dédié aux Installations Commerciales Aéroportuaire de l'aéroport.

- 1 groupe électrogène (GEB1) de 1250 kVA (puissance thermique de 2,75 MW) pour assurer le secours du balisage des pistes de l'aéroport. Il s'agit du réseau ANA dédié aux Installations d'Aide à la Navigation Aérienne (balisage des pistes et tour de contrôle).

Une 6^{ème} cellule servira de réserve en cas de besoin pour l'installation d'un groupe électrogène supplémentaire.

Déplacement des chaudières

Chaudière n°2	Type	Année	Numéro	Puissance
Générateur Guillot	LRR 53	2006	CH2 :53436001	-
Brûleur WEISHAUPT	G50/2-A	2006	56522527	4500 kW
Chaudière N°3				
Générateur Guillot	LRR 53	2010	CH3 :528101	
Brûleur WEISHAUPT	G50/2-A	2010	5968384	4500 kW

2 nouvelles chaudières seront installées

La chaufferie aura 4 chaudières, 3 de production et une de secours

Production de froid

Passage de :

3 groupes à compresseurs centrifuge et condensation par eau (4 aéro-réfrigérants)

Et 2 groupes à condensation

Pour puissance totale de 11 000 kWfr

à nouvelles installations de production composées de :

- 2 groupes de refroidissement à condensation à air pour assurer la production de froid l'hiver (novembre à avril). Les groupes seront déplacés de l'actuelle centrale TFE (changement en 2013). Chaque groupe a une puissance de 1 000 kW ce qui représente au total 2 000 kW. Ils seront situés à l'extérieur du bâtiment.
- 4 groupes centrifuges à condensation à eau pour une puissance unitaire de 2 000 kWfr, soit une puissance totale de 8 000 kWfr. Le système est basé sur des refroidisseurs à condensation à eau avec des tours de refroidissement fermées. Les tours de refroidissement seront positionnées sur le bâtiment en toiture.

La station-service AMP située au sud-ouest du bâtiment B53 sera déplacée en 2016 (?).

Mise en place d'un parking sur le site de l'ancien bâtiment de la centrale TFE qui sera détruit, il n'est plus aux normes au regard de la réglementation ICPE.

Le projet doit faire l'objet de constitution de garanties financières dont le détail du calcul est précisé : montant total de 83175 €
L'exploitation se fera avec du personnel de l'AMP (118 personnes)

Les capacités financières de l'AMP

Année	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016E	2025 ^F
Nombre de passagers (Millions)	7,52	7,36	8,29	8,26	8,18	8,26	8,4	11,3
CA (M€)	103,4	106,7	123,5	127,7	128,9	130,2		
Résultat Net (M€)	3,8	4,9	8,2	9	8,88	8,57		
Endettement (M€)		39	33,3		11,7	9,1		
Investissement (M€)						21,5		
Fret aérien (tonnes)			53 026		53 345	52 207	55 000	

Sur l'endettement, l'aéroport se distingue au sein du palmarès des premiers aéroports métropolitains (Nice, Lyon, Toulouse, Bâle-Mulhouse) car dans le même temps, Nice Côte d'Azur est passé de 158 à 175 M€, Toulouse, de 84 à 140 M€ et Bâle de 118 à 120 M€. Seul Lyon a réduit de 38 M€ mais était encore autour de 90 M€ en 2012.

AMP (à ne pas confondre avec Aix-Marseille Provence Métropole !) présente donc un endettement faible, rapporté au chiffre d'affaires (de moins de 30 % alors qu'il flirtait entre 80 et 90 % à Nice, 60 % à Lyon, 122 % à Toulouse, 113 % à Bâle Mulhouse).

Le Chiffre d'affaires se répartit en 3 secteurs : aéronautique, 28% - extra aéronautique, 44% et la taxe d'aéroport 28%.

Chiffre d'affaire	Redevances aéronautiques	Taxes aéroport	Redevances Parcs autos	Recettes commerciales	Redevances domaniales	Prestations industrielles	Autres produits
2014 (M€)	36	37	24	19	5	6	3
2014 (%)	28%	28%	18%	14%	4%	5%	3%

Le site de l'aéroport Marseille Provence regroupe aujourd'hui près de 200 entreprises pour plus 5 500 salariés dont 380 salariés de l'AMP.

Création par AMP en 2015 d'une filiale dédiée à l'ingénierie aéroportuaire

Fret aérien :

La progression attendue est de l'ordre de 4%. Les prévisions sont de dépasser les 55 000 tonnes de fret express à fin 2016. DHL a ouvert une nouvelle ligne Marseille- Alger depuis le 18 janvier. Un Marseille-Rennes qui va doubler la capacité de Chronopost « avec des avions de plus grande capacité ». En 2015, 46 988 tonnes de fret express et 6 357 tonnes de Fret traditionnel

Gouvernance :

Pierre Régis, né le 19 décembre 1952, est Président du Directoire depuis 2014 et pour 3 ans et demi ; il a été depuis 1992, le directeur général de la plate-forme.

Avant de rejoindre l'aéroport comme directeur commercial en 1987, ce Marseillais de bonne famille - dont le grand-père Joseph a fondé le prestigieux club nautique de la Pelle, a travaillé pour le fabricant de menuiseries aluminium Technal puis chez le spécialiste des systèmes de sécurité ADT.

Sa réputation de bâtisseur rigoriste, « héritée, dit-il, de ses racines écossaises respectueuses des règles », n'a cessé d'être mise à l'épreuve : en 1998 pour agrandir la salle d'embarquement internationale, en 2000 pour réhabiliter le hall historique imaginé par Fernand Pouillon ou encore en 2006 pour construire le terminal low cost MP2.

Le plan stratégique « Cap 2025 ». Dévoilé en janvier 2016 fixe un objectif de 11 millions de passagers en 2025 et un objectif de chiffre d'affaires de 180 M€ à 2025 (+40%), avec une rénovation et l'extension des infrastructures, le développement du trafic long-courrier ou encore le renforcement de l'accessibilité de la plate-forme...

Le plan Cap 2025 prévoit une série de chantiers de plus ou moins grande ampleur, qui s'étaleront jusqu'en 2023. Certains d'entre eux ont d'ailleurs déjà été engagés en 2015. C'est le cas de la refonte de la voirie et du parvis de l'aéroport ainsi que la modernisation des parkings, qui doivent s'achever en 2017. Ces travaux seront complétés par la création d'une nouvelle gare routière au Nord-Ouest des terminaux (2016-2017). Sa liaison à la gare SNCF de Vitrolles - Aéroport sera aussi rénovée entre 2017 et 2018.

C'est à cette date que Marseille-Provence s'attaquera au développement de ces infrastructures aéronautiques. Cela débutera avec une nouvelle extension de l'aérogare mp2, dédié au trafic low cost (2018-2020). Un cœur d'aérogare de 15 000 m2 sera ensuite construit entre 2019 et 2021, pour relier le Hall 1 aux Hall 3 et 4. Enfin, une jetée d'embarquement internationale de 20 000 m2 verra le jour (2022-2023).

Pierre Régis, président du Directoire de l'aéroport, explique que pas moins de 205 M€ seront ainsi investis « dans l'extension des aérogares et des aires aéronautiques de mp1 et mp2, augmentant ainsi les capacités de 35 000 m2. » Le cœur d'aérogare et la jetée d'embarquement devraient coûter 90 M€ chacun. Ces projets sont conçus de manière à anticiper les évolutions européennes de sécurité aéronautique.

En parallèle, Marseille-Provence veut développer ses « relais de croissance extra-aéronautiques » en misant notamment sur les nouvelles technologies. L'accent sera aussi mis sur la qualité de service avec plusieurs axes de travail. Et l'aéroport veut renforcer sa démarche de développement durable. Une centrale d'énergie sera bâtie d'ici 2018 afin de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre.

...
Source : Air & Cosmos, 8 fév. 2016 | Par Léo Barnier (http://www.air-cosmos.com/l-aeroport-de-marseille-met-le-cap-sur-2025-62585)

Des consommations énergétiques maîtrisées :

Obtention du niveau 1 de l'Airport Carbon Accreditation (www.airportcarbonaccreditation.org):

Le niveau 1, "Mapping" (cartographie et calcul des émissions annuelles) a été atteint en 2014 et confirmé en 2015. Entre 2014 et 2015, AMP a réduit ses émissions carbone de près de 17 %. Son objectif est de renforcer cette démarche et d'obtenir le niveau 2 (réduction du niveau des émissions carbone) d'ici la fin de l'année 2016.

N.B. : en effet, de nombreux aéroports européens utilisent la méthodologie prescrite par l'accréditation de carbone Aéroport (ACA) mis sur pied par l'ACI Europe, qui définit l'ensemble des sources d'émission incluses et exige que les aéroports aient leur empreinte de carbone vérifiée de manière indépendante selon la norme ISO 14064.

La certification a 4 niveaux indiquant le niveau d'avancement de cet objectif :

Niveau 1 : Mesurer : calcul de l'empreinte carbone.

Niveau 2 : Gestion des émissions visant à réduire l'empreinte.

Niveau 3 : Optimisation : Incorporation des émissions indirectes de rang 3 de façon à les réduire.

Niveau 4 : Neutralisation de toutes les émissions résultant des opérations relevant du contrôle de l'aéroport.

Au cours des 10 dernières années, l'aéroport a conservé une consommation d'électricité quasi-stable tandis que, dans le même temps, le trafic passagers augmentait de plus de 35 %. En 2015, AMP a déployé un système de comptage et de suivi de consommation des fluides (eau, électricité, gaz). Cet outil sophistiqué permet un suivi détaillé des consommations par zone géographique et par client, et de disposer d'un système d'alerte, par exemple en cas de fuite. AMP a également lancé en 2015 un audit énergétique qui permettra d'identifier de nouvelles pistes pour réduire ses consommations. Les résultats de cet audit sont attendus pour le premier semestre 2016.

Source : Rapport Annuel AMP 2015

En l'absence d'informations sur cet audit, il est difficile de se prononcer sur la cohérence entre le dimensionnement des installations et les besoins qui peuvent être projetés sur la durée de vie des installations.

Le projet stratégique prévoit une augmentation du nombre de passagers à

L'AMP s'inscrit dans l'amélioration de l'environnement

La COP21 semble avoir porté ses fruits puisque l'AMP s'inscrit dans l'amélioration de l'environnement avec : une réduction de gaz à effet de serre. Au niveau 1 depuis 2014, l'AMP souhaite, cette année, être certifié niveau 2. « Et parvenir en 2018 au niveau 3. Cette démarche, nous allons l'étendre à l'ensemble des entreprises sur le site », indique Pierre Régis ; dans la même veine, il est annoncé une réduction de la nuisance sonore ; une amélioration de la qualité de l'eau ; la valorisation les déchets produits sur la plateforme ; la préservation de la ressource en eau. « Chaque année 170 000 m³ d'eau sont utilisés ce qui représente la consommation annuelle de 3 000 Français. Nous avons réduit, entre 2010 et 2015, la consommation d'eau potable de presque 8% ». Le traitement des eaux pluviales « 6M€ ont été investis entre 2013 et 2015 pour nous

équiper de nouvelles stations de traitements des eaux pluviales. Un nouveau chantier va démarrer jusqu'en 2019 pour équiper la zone fret. » Des efforts sont avancés sur la consommation d'électricité. « AMP, c'est 37 000 mégawatts (NDLR : 37 GWh, soit 4,6 MW en moyenne sur 8000 h ou 13 MW d'éoliennes (~5 éoliennes du type de celles installées par CNR à Fos-sur-Mer), soit la consommation de 10 600 foyers) par an ce qui correspond à 40 minutes de la consommation de la France. L'objectif est de la réduire de 3% chaque année jusqu'en 2020 ». Un partenariat a été signé avec EDF spécifiant que 20% de l'énergie consommée est issue de l'énergie renouvelable : éolien, photovoltaïque... Et enfin, la protection de la nature est prise en compte « lors de toute construction afin de maintenir la biodiversité sur la plateforme ».

L'objectif visé pour 2014, consistait à réduire de 15% ses émissions de CO2 par rapport à 2009 et à produire 15% de sa consommation d'énergie grâce au renouvelable (processus lancé depuis l'engagement pris par l'Union des aéroports de France (UAF) en 2008, dans le cadre du Grenelle de l'environnement).

	GWh	Nb éoliennes	MW (éolien)	MW (nucléaire)	Foyers	Minutes France
Eoliennes	28	4	10		8000	
CNR Fos						40
AMP	37	5,3	13,2	4,6	10571	
France	486180		173 636	60 773	138 908 571	525600

Source ; Marseille-Provence : Ça plane pour l'aéroport ..., mercredi 20 janvier 2016 (<http://destined.fr/Marseille-Provence-Ca-plane-pour-l-aeroport/>)

Mesures de Concentration de polluants

Ozone (VL à 25 µg/m3/8h)
Période 2010-2012

- Dépassement à Vitrolles : 46
- Berre-l'Étang : 50
- Rognac : 51

Mesures ponctuelles : (il faudrait que je revienne relever les valeurs du dossier)

Extraits de la Lettre du 24 décembre 2013
Dossier suivi par : Mme MEZIANI
Tel : 04.84.35.42.66

10.8

10.9

...
Considérant qu'il convient de demander aux exploitants d'installations de combustion de concourir aux actions collectives engagées à l'échelle du département pour préserver la qualité de l'air,

Considérant qu'en vertu de l'article L.220-1 du code de l'environnement, il appartient à l'Etat, aux collectivités territoriales et à leurs établissements publics ainsi qu'aux personnes privées, de concourir à une action d'intérêt général consistant à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques et à préserver la qualité de l'air,

...
Considérant que les valeurs limites imposées pour les concentrations dans l'air ambiant en oxydes d'azote et d'ozone sont régulièrement dépassées dans certaines zones du département des Bouches-du-Rhône,

Considérant que les oxydes d'azote contribuent à l'apparition des pics de pollution à l'ozone,
...

Sur proposition du Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône,

ARRETE

ARTICLE 1:

Afin de diminuer ses émissions canalisées d'oxydes d'azote de façon pérenne, l'Aéroport Marseille Provence est tenu de réaliser une étude technico-économique présentant les moyens à mettre en oeuvre pour atteindre les objectifs suivants concernant ses rejets en oxydes d'azote issus de ses groupes électrogènes :

225 mg /Nm³ si le temps de fonctionnement des groupes est supérieur à 500 heures par an ;
750 mg /Nm³ si le temps de fonctionnement des groupes est inférieur à 500 heures par an.

La valeur limite citée précédemment est évaluée en moyenne journalière, pour des conditions normalisées (température de 273,15 Kelvin, pression de 101,3 kilopascals, après correction en fonction de la teneur en vapeur d'eau des gaz résiduels et pour une teneur en O₂ de 15%).

ARTICLE 2:

A la notification du présent arrêté, l'exploitant transmettra au Préfet, avec copie à l'Inspection des

Installations Classées, sous six mois, l'étude demandée à l'article 1. Cette étude sera assortie d'un échancier de mise en œuvre des solutions retenues, celui-ci ne devant pas dépasser le 31 décembre 2015 pour la mise en service des moyens choisis.

Raison d'être de cette date du 31 décembre 2015 ?

AM 28-09-2013 Art. 4-III : Toute installation qui a fait l'objet d'une dérogation conformément au II de l'article 3 de l'arrêté du 30 juillet 2003 susvisé peut continuer à être exploitée après la date du 31 décembre 2015 ou après avoir atteint les vingt mille heures de fonctionnement, dès lors que l'exploitant a obtenu une nouvelle autorisation du préfet qui nécessite le dépôt d'une nouvelle demande prévue à l'article R. 512-33 du code de l'environnement. L'installation est alors considérée comme une installation nouvelle et elle est soumise aux dispositions du présent arrêté en fonction de la date de cette dernière autorisation.)

Au vu du dossier, le fait que les temps de fonctionnement des installations seront inférieurs à 500 heures par an n'est pas clairement établi

Une historique du temps annuel de fonctionnement des installations depuis la construction (1975) devrait figurer au dossier

Une justification des temps de fonctionnement futurs devrait être établie (fiabilité du réseau électrique de la région PACA, fréquence des orages,...)

Seuls les gaz à effets de serre et les oxydes d'azote semblent être pris en compte.

Un recensement exhaustif des polluants susceptibles d'être émis devrait pourtant figurer au dossier, ce sont notamment ceux cités dans le BREF sur les grandes installations de combustion :

\$ BREF	Composant
1.3.2.1	Sulphur oxides (SOX)
1.3.2.2	Nitrogen oxides (NOX)
1.3.2.3	Dust
1.3.2.4	Metals
1.3.2.5	Carbon monoxide (CO)
1.3.2.6	Greenhouse gases
1.3.2.7	Hydrogen chloride (HCl)
1.3.2.8	Hydrogen fluoride (HF)
1.3.2.9	Ammonia (NH3)
1.3.2.10	Volatile organic compounds (VOCs)
1.3.2.11	Persistent organic pollutants (POPs): polycyclic aromatic hydrocarbons (PAHs), dioxins and furans

10.11

Un certain nombre de mesures constructives et d'exploitation ne sont pas suffisamment précisées :
 La puissance totale des installations de combustion qui seront mises en place

Nous avons calculé la puissance totale des installations de la manière suivante :

Matériels	Nb d'unités	puissance unitaire MWth	electricité produite/unité MVA	puissance thermique totale MWth	electricité produite MVA	Remarques
Groupes électrogènes	4	7,13	3	28,52	12	
GE cellule de réserve	1	7,13	3	7,13	3	en option
GE secours balisage	1	2,75	1,25	2,75	1,25	
Chaudières existantes	2	4,5		9		
Nouvelles chaudières	2	4,5		9		puissance à confirmer, une « de secours »
Total				56,4	16,25	

En l'absence d'indications suffisamment précises dans le dossier, nous avons du faire des hypothèses. Si la puissance des nouvelles chaudières est identique à celles des chaudières installées en 2010 et 2011 et si le groupe électrogène de la sixième cellule est installé, la puissance thermique installée serait donc de 56,5 MW thermiques.

On peut estimer que ces hypothèses se réaliseront si le nombre de passagers continue à croître (3,5 milliards de passagers dans le monde en 2015 et environ 6 milliards attendus en 2030) et atteint le nombre prévu par le plan stratégique CAP 2025, soit 11 millions de passagers en 2025 pour un chiffre d'affaires de 180 M€ à 2025 (+40%).

L'installation devrait donc rentrer dans la catégorie Combustion de combustibles dans des installations d'une puissance thermique nominale totale égale ou supérieure à 50 MW.

Paris : correspondant à la somme des puissances nominales de tous les appareils exploités par un même exploitant sur un même site
 Si la puissance Paris est supérieure ou égale à 50 MW alors le site est soumis à autorisation au titre de la rubrique IED 31.10. L'établissement est alors soumis au chapitre II de la directive IED (Dispositions applicables aux activités énumérées à l'annexe 1).

P₁ : correspondant à la puissance thermique nominale totale d'une installation, soit la somme des puissances nominales des appareils raccordables ou raccordés à une même cheminée.

P₂ : calculée uniquement si P₁ ≥ 50 MW, P₂ correspond à la puissance P₁ à laquelle on a retranché les puissances nominales des appareils inférieures à 15 MW.

P₂ n'est pas dans notre cas ≥ 50 MW, l'installation n'est pas concernée par le chapitre III de la directive IED (Dispositions spéciales applicables aux installations de combustion).

La directive IED est une refonte de la directive 2008/1/CE relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution, dite « directive IPPC » et de six autres directives sectorielles : la directive relative aux grandes installations de combustion (2001/80/CE), la directive sur l'incinération de déchets (2000/76/CE), la directive relative aux émissions de solvants (1999/13/CE) et trois directives relatives à l'industrie du dioxyde de titane (78/176/CEE, 82/883/CEE, 92/112/CEE).

La transposition du chapitre II de directive 2010/75/UE relative aux émissions industrielles, dite « IED » adoptée en 2010 a été finalisée le 2 mai 2013. <http://www.installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr/Transposition-de-la-directive-IED.html>

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20130409_Presentation_IED.pdf

En conséquence, le recours aux MTD devient une obligation (Définition d'une MTD (art 3-10) ; Article 11 : Obligations fondamentales de l'exploitant ; Les meilleures techniques disponibles sont appliquées ; Article 15-2 : Valeurs limites d'émission : Les VLE sont fondées sur les MTD).

Parmi les MTD, on recense :

- Mise en place d'un système de gestion environnementale (BAT1)
- Détermination de l'efficacité électrique nette (BAT3)
- Enregistrement des paramètres clés du procédé relatifs aux émissions dans l'air et dans l'eau
- Assurer une combustion optimisée selon des techniques appropriées (BAT4) :
 - o Préférer les combustibles ayant le meilleur profil environnemental (gaz naturel à la place du diesel par exemple)
 - o Système de contrôle avancé
 - o Maintenance
 - o ...

Respect de la Directive *Integrated Pollution Prevention and Control* 2010/75/EU sur les émissions de l'industrie (prévention et réduction intégrées de la pollution)

Non citée dans la lettre de la préfecture, le respect de cette directive n'est en effet un pré-requis que pour les installations de 50 MW ou plus. L'état de l'art en la matière a fait l'objet de publications de référence MTD (meilleures Techniques Disponibles ou BAT en anglais) qui pourraient être prises en compte par les rédacteurs du dossier.

Le document BREF suivant, référençant les BAT (best available Technologies) pour les Grandes Installations de Combustion, peut notamment être cité : http://eippcb.jrc.ec.europa.eu/reference/BREF/LCP_FinalDraft_06_2016.pdf

et également : Olivier Wyman, Guide to Airport Performance Measures, Février 2012 qui décrit des indicateurs de performance dans six domaines clés dont celui de l'environnement et de énergie (1. Carbon Footprint, 2. Waste Recycling, 3. Waste Reduction Percentage, 4. Renewable Energy Purchased by the Airport (Percent), 5. Utilities/Energy Usage per Square Meter of Terminal, 6. Water Consumption per Passenger)

La qualité des combustibles qui seront brûlés dans l'installation

Si la solution consistant à préférer des combustibles liquides aux combustibles gazeux devrait être maintenue, compte tenu de la grande diversité des sources d'approvisionnement en produits pétroliers et de la variabilité possible de leur composition (huiles plus ou moins lourdes, taux de soufre et de métaux lourds (mercure), il serait souhaitable que des mesures soient prises pour garantir une qualité adéquate des approvisionnements (avec un impact possible sur le coût des approvisionnements en combustibles).

En fonction des équipements de post-traitement des fumées (cf. ci-dessous), différentes qualités de combustibles pourraient être admises.

Le contrôle des paramètres de combustion permettant de minimiser les émissions de NOx

Par ailleurs, des garanties devraient être apportées en ce qui concerne les mesures prises pour garantir des conditions d'exploitation minimisant les émissions de NOx.

The control of combustion parameters, together with regular maintenance of the combustion system (checking/replacement of injectors), is a primary technique to control particulate emissions from large engines. The combustion parameters to be controlled are: fuel atomisation quality, performance of the equipment dedicated to fuel treatment/warming up, and the air-to-fuel ratio.

NOx emissions from large liquid-fuel-fired diesel engines have been reduced considerably by primary techniques resulting from extensive research and development work, whilst maintaining high engine energy efficiency. Since NOx formation in engines is a function of the flame temperature and residence time, the focus of these techniques is to reduce the peak temperature and thus suppress thermal NOx formation in the cylinder. Some primary techniques are:

- A baseload engine optimised for low NOx and good fuel consumption is equipped with: Miller valve timing (early inlet air valve closing, causing the air entering the cylinder to expand and cool and hence reduce temperature peaks during combustion) to optimise the NOx-fuel consumption trade-off; a high pressure ratio turbocharger to maintain the engine output with high Miller timing; a high compression ratio to optimise the NOx-fuel consumption trade-off; and fuel injection rate shaping.*

- Fuel injection timing retards.*
 - The addition of water (water injection directly into the combustion space or water-in-fuel emulsion or humidification of the combustion air).*
 - Exhaust gas recirculation.*
 - Use of a dual fuel engine (in gas mode), which often uses the 'lean-burn' technique with lower NOx.*
 - Higher engine speed. Fuel-efficient, large-bore, low-speed engines tend to have higher NOx emissions than faster running smaller engines. When the engine speed is lower, NOx concentrations are higher in the combustion chamber because of the longer time available to form NOx.*
- Source: BREF for Large Combustion Plants, § 6.1.4.2. Primary control techniques for emissions to air from engines

Le post-traitement des fumées de combustion

6.1.4.4.1 Control of dust emissions

Dust emissions can be reduced by applying secondary dedusting devices such as ESPs and bag filters, as in the case of dust emissions from boilers. Bag filters for dust have already been installed in recent diesel engines together with the use of sorbent injection for FGD. The sorbent dilutes the potentially sticky ash/soot that might otherwise cause clogging problems.

In ESPs, dust is generally collected in a dry form, which can then be landfilled in controlled landfills. However, in combination with SO₂ wet scrubbing, the wet ESP technique is applicable after the FGD for particulate removal. A dry ESP could be used before the wet FGD. [New 93, Euroelectric wish list 2011]. As the temperature and oxygen content of the flue-gas differ between a diesel engine and a boiler, the electrical properties of the particulates (e.g. resistivity) differ also, and the performance of the ESP differs between these two combustion processes.

6.1.4.4.2 Control of SO_x emissions

To reduce SO_x emissions from liquid-fuel-fired boilers, including especially those burning HFO, some plants apply wet scrubbers. Wet scrubbing with gypsum as the end-product is the best performing process for desulphurisation. Nevertheless, due to economic and operational constraints, it might not be applicable to smaller plants. In smaller plants, flue-gas desulphurisation may be carried out with lime or limestone dry processes, lime semi-dry processes, activated carbon processes, or soda and sodium bicarbonate processes.

Dry desulphurisation may be improved by managing an 'open pass' on the inside of the boiler, which increases the contact time at a constant of temperature between sorbent and flue-gases. The choice between the above processes depends on the required yield of desulphurisation and on local considerations, i.e. mainly utilisation or landfilling of the desulphurisation by-products and residues.

A few DeSO_x systems were installed over the years in connection with HFO/O-rimulsion-fired diesel engines. Today the majority of these FGD systems are no longer in operation due to a fuel change to natural gas. Diesel engine flue-gas differs from boiler flue-gas: for instance, it has a high oxygen content and flow rate, which might have an impact on the reactions in and size of the DeSO_x system. It must also be noted that, due to the high specific flue-gas flow of a diesel engine (lambda typically about 2.7), the size of the DeSO_x system will be relatively big.

Most of the examples of DeSO_x systems in diesel power plants so far are wet scrubbers using a NaOH (about 50 wt-%) water solution as the reagent. The flue-gas is washed with the reagent water solution and the SO₂ is removed. The main components of the system are the reagent storage tank and transportation system, a scrubber with recirculation pumps, and an oxidation tank.

In larger diesel power plants, other DeSO_x systems (e.g. wet CaCO₃ scrubbers, in-duct sorbent injection before a bag filter) have been used.

6.1.4.4.3 Control of NO_x emissions

Secondary techniques for NO_x reduction such as SNCR and SCR have been applied to a number of oil-fired boilers. For existing boilers running with frequent and intense load variations, SCR and SNCR need to be properly designed and fine-tuned to cope with the variable conditions.

SNCR can be applied to oil-fired boilers of any size. SNCR techniques include the use of liquid NH₃ solution, gaseous NH₃, and urea in solution or solid urea as reduction agents. The reduction agent is injected into the boiler chamber in areas where the temperature is around 900 °C. SNCR requires a good knowledge of the temperature distribution in the combustion chamber at all rates, and a good control of the amount of injected reagent. Control can be achieved by NH₃ or NO_x monitoring; NO_x reduction could reach 60 %, with a NH₃ slip lower than 7.5 mg/Nm³.

SCR is a proven technique for liquid-fuel-fired combustion plants.

In Europe, SCR is applied, including to boilers operated for peaking applications, for example in Austria, Germany, Italy and the Netherlands. Outside Europe it is mostly applied in Japan.

Paris-Charles de Gaulle (2013)	62,0									Centrale biomasse 14 MW**
Paris-Orly (2013)	28,3									Centrale solaire
Bourget (2013)	0,2									Centrale géothermique 10 MW****
400 ACI europe Airports	1800	18,4								
AENA (46 aéroports, 2 héliports)	195,9	0,6852	899	4,59		83%	181			

*Deux circuits de distribution ont été mis en place : si le premier tombe en panne, le second prend le relais. Si les deux s'arrêtent, des groupes électrogènes sont mis en route. Les installations les plus sensibles, qui n'ont pas droit aux microcoupures, bénéficient de mesures spécifiques : onduleurs et batteries tampons.

**A Paris-Charles de Gaulle, centrale biomasse de 14 MW, fournissant 2,5% de la production totale de chaleur nécessaire au fonctionnement de l'aéroport, plus une centrale solaire livrée en juin 2013.

*** centrale géothermique de 10 MW à Paris-Orly, eau à 74°C puisée à 1.800 m de profondeur. Mise en service début 2011, elle doit produire à terme 100 % de la chaleur nécessaire au chauffage des atterrages et du quartier d'affaires Coeur d'Orly.

Source : Mikael Lorenzo, La Tribune, 2/07/2014 Avec quelle énergie fonctionne un aéroport ?

Aéroports de Paris, qui gère les plateformes de Charles-de-Gaulle, d'Orly et du Bourget, aurait acheté 488,427 GWh en 2013.

En 2014, ses émissions de GES se répartissaient de la manière suivante :

Sources Internes	4%
dont:	
centrales thermiques	54%
achats d'électricité	37%
achats de chaleur	5%
véhicules de service	4%
Sources externes	96%
dont:	
avions	61%
moteurs auxiliaires des avions (APU)	5%
véhicules d'assistance en escale	1%
accès des passagers	16%
accès des salariés	12%
autres	1%

10.16

Du 25 au 27 mars 2013, le fonctionnement des installations commerciales de l'aéroport de Pointe-à-Pitre, en Guadeloupe, avait été gravement perturbé par trois pannes successives du réseau haute tension interne. Le rapport de la mission d'évaluation, constituée à l'issue de l'incident, avait conclu que « les défaillances ont été la conséquence d'une maintenance depuis longtemps inappropriée ».

Berlin new airport BER : (avec Total Deutschland GmbH)

- CEP Partnership
- Hybrid power plant Prenzlau
- Wind-Hydrogen Production

OMV Stuttgart Airport (FCH JU – HYFIVE)
Hydrogen refuelling station (HRS) 356 kg/d

La Palma Airport, use wind energy (1.32 MW Wind turbines) as a primary energy source

Reus Airport: Airport: use of geothermal energy

Palma de Mallorca Airport: supply hot water and heating to the terminal via the thermal solar panels installed on its roof

Bilbao airport : Cogeneration Plant

Mesures concernant la pollution de l'air

C'est Dalkia qui fera (aurait fait ?) les évaluations des rejets dans l'environnement.

On peut s'étonner que les compétences d'Air PACA n'aient pas été sollicitées.

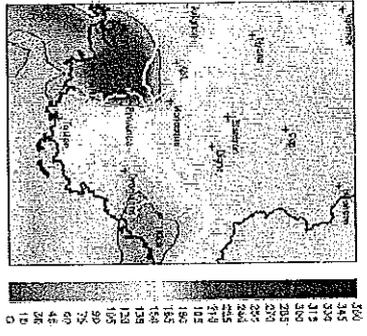
Prise en compte des données et des modélisations existantes :

Exemple: Modélisations AIR PACA

Contribution des sources

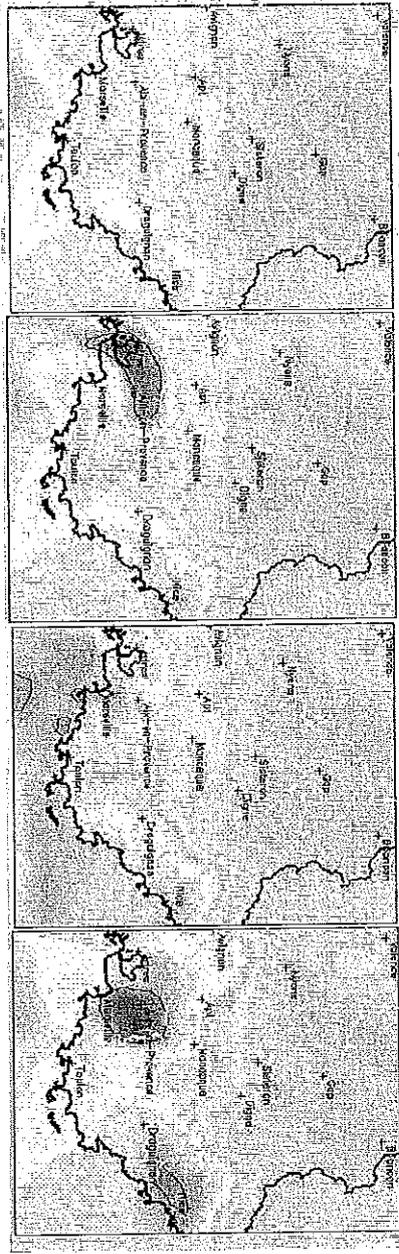
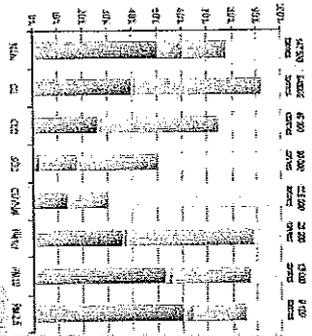
AIRPACA

Quelle est la contribution des différents secteurs d'activité sur la production d'ozone ?



Analyse de la contribution des différents secteurs d'activité aux émissions de polluants :

- ☐ Agriculture, sylviculture et nature
- ☐ Production et distribution d'énergie
- ☐ Industrie et traitement des déchets
- ☐ Résidentiel et tertiaire
- ☐ Transports non routiers
- ☐ Transports routiers



Anthropique

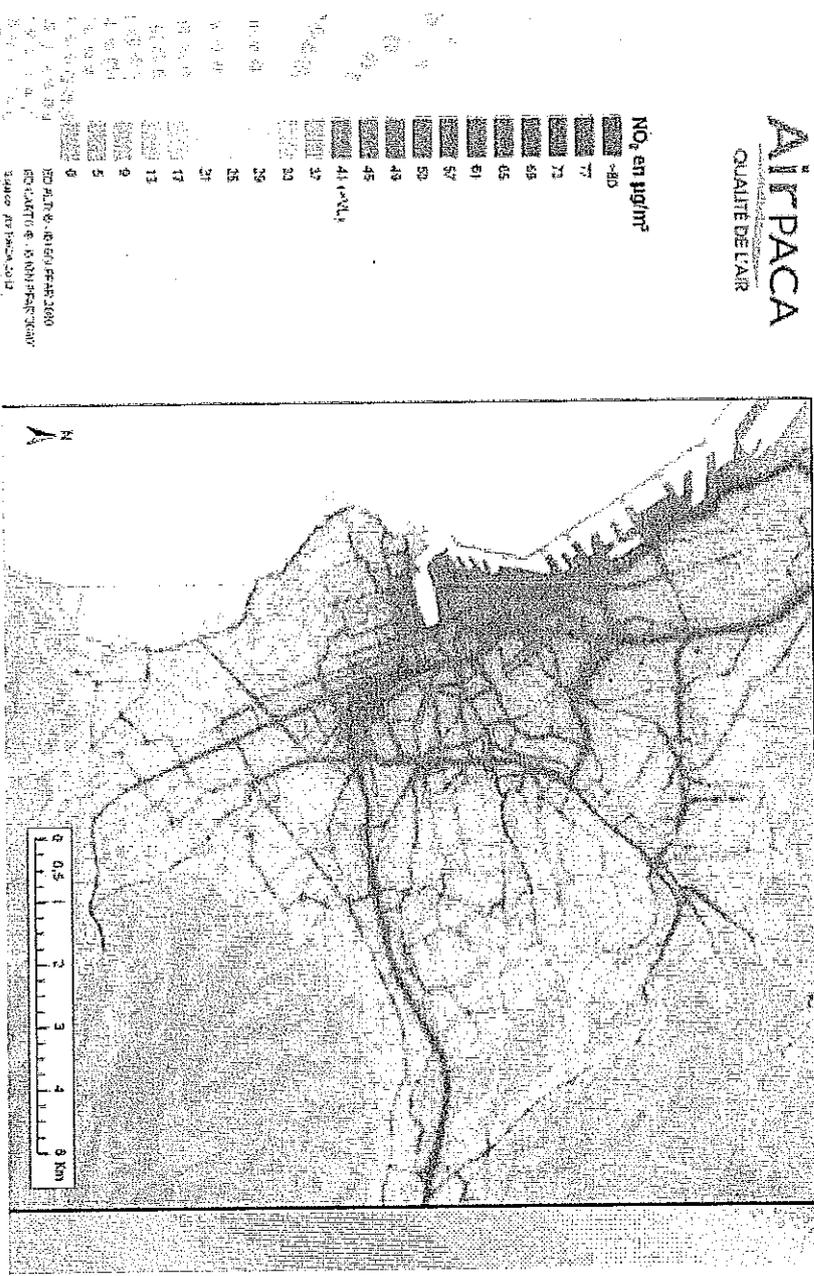
Industrie seule

Maritime seul

Routier seul

Dioxyde d'azote : principal émetteur, le transport Air-paca

AIRPACA
QUALITÉ DE L'AIR



Caractère stratégique de l'équipement de secours :
Il aurait été important de détailler et d'expliquer ce point (« Pas le droit à l'erreur : le black-out ne doit pas arriver »)

Les systèmes d'alimentation des aéroports sont incontestablement complexes et sont cruciaux pour permettre la sécurité de fonctions fortement motorisées et exploitées en continu. Des milliers de personnes dépendent chaque jour de la performance et la sécurité des approvisionnements électriques des aéroports, de l'éclairage, de la manutention des bagages, des systèmes HVAC (chauffage, ventilation et air conditionné) et des systèmes pour le décollage et l'atterrissage des avions. La nécessité d'assurer que les systèmes d'alimentation des aéroports fonctionnent efficacement dans des conditions optimales est donc critique et il existe de nombreuses normes internationales pour l'alimentation en électricité et l'éclairage des pistes. Certaines sociétés se sont d'ailleurs spécialisées sur le conseil et la formation aux équipes aéroportuaires qui sont en charge de cette responsabilité (exemple : Equip Global).

Une analyse coûts-bénéfices (incluant les externalités positives et négatives) pour tant classique dans les projets d'infrastructures énergétiques ou de transport (en particulier lorsque des fonds publics sont en jeu) n'est pas produite.

Dans une région telle que Provence-Alpes-Côte d'Azur qui bénéficie d'un ensoleillement élevé, et dans une ville telle que Marnhane qui bénéficie également de la possibilité de mettre en place des éoliennes comme cela a été fait par exemple sur le territoire de la Zone Industriale-portuaire, il est pour le moins surprenant que des solutions vieilles de 42 ans aient été reconduites sans que des solutions alternatives mises en œuvre dans des installations aéroportuaires analogues (cogénération, intégration de la production de froid aux chaudières (utilisation de groupes à absorption, usages des moyens de production renouvelables, stockage d'énergies (volants à inertie ou *fly-wheels*, stockage d'énergie électrique sous forme électrochimique (batteries) ou chimique (H2 et piles à combustible réversible) aient au moins été étudiées sur le plan technico-économique et social.

Personnel nécessaire à l'exploitation et à la maintenance :

Compte-tenu du faible temps de fonctionnement (<500h), il paraît surprenant que, comme le dossier le mentionne, 118 personnes soient nécessaires à l'exploitation du groupe GFE.

Construction d'un nouveau parking :

La construction de nouveaux parkings en lieu et place de la centrale, si elle répond à une logique économique bien comprise de la part d'AMP SA (24 M€ de redevances parcs auto en 2014) pourrait faire l'objet d'une concertation dans la mesure où l'objectif de développement du transport public et la mise en place de parcs relais (exemples des 300 places du pôle d'échange multimodal de 3,2 ha du Plan d'Aillane, mis en place par la CPA ou de l'initiative privée de parc de stationnement relais de 800 places de Traveler's parking mis en place à Vitrolles) pourrait constituer une alternative logique au développement de l'utilisation et du stationnement des voitures particulières dans l'enceinte de l'aéroport. Ces préconisations sont explicites dans le Plan de déplacements urbains du Pays d'Aix pour donner l'avantage aux transports publics sur le « tout voiture » et remédier et à la congestion routière qui en découle.

<http://www.agglo-paysdaix.fr/actualites/a/detail/le-plan-dailane-entre-en-service-1544.html#>

Cohérence avec le Plan Stratégique :

10.21

Le Plan stratégique CAP 2025 mentionne pourtant, selon la presse (car nous n'avons pas pu lire ce document – qui reste interne à AMP - contrairement à celui du GPM), une volonté explicite de mettre l'accent sur un développement durable. Force est de constater qu'avec la présentation telle quelle de ce projet, il y a un écart important entre la volonté stratégique et la mise en œuvre tactique ...

Déplacement de la station-service :

Le dossier précise que la station-service AMP située au sud-ouest du bâtiment B53 sera déplacée en 2016. Il semble donc que cette décision a été prise avant même que l'enquête publique ait été menée à son terme. Tandis que de nombreux aéroports européens s'orientent vers des carburants alternatifs propres en remplacement du diesel ou de l'essence (véhicules électriques, véhicules au GNV ou même à l'hydrogène), cette évolution en ligne avec les objectifs de la LTECV n'est pas même évoquée dans le présent dossier.

Volets économiques et de sécurité énergétique régionale :

La puissance supérieure à 10 MW_{ai} permettrait de participer :

- au Marché d'ajustement
- à l'appel d'offre annuel du RTE sur les réserves rapide et complémentaire (« interruptibilité »)

Ces possibilités ne sont pas évoquées dans le dossier, elles apporteraient pourtant à AMP des revenus non négligeables (évalués à ... k€ sur la base d'une étude récente conduite en 2014 pour Ascométal à Fos-sur-Mer : 50 h > 150 €/MWh_{ai} et 200 h > 100 €/MWh_{ai} (moyenne annuelle sur 2002-2013). Sur la base de 15 €/MWh (Calendar 2017 pour le gaz naturel, on peut produire en cout marginal à 40 €/MWh_{ai} produit. Soit un gain potentiel de l'ordre de 15 k€/an par MW produit sur le marché d'ajustement (potentiel de 10 MW, soit 150 k€)

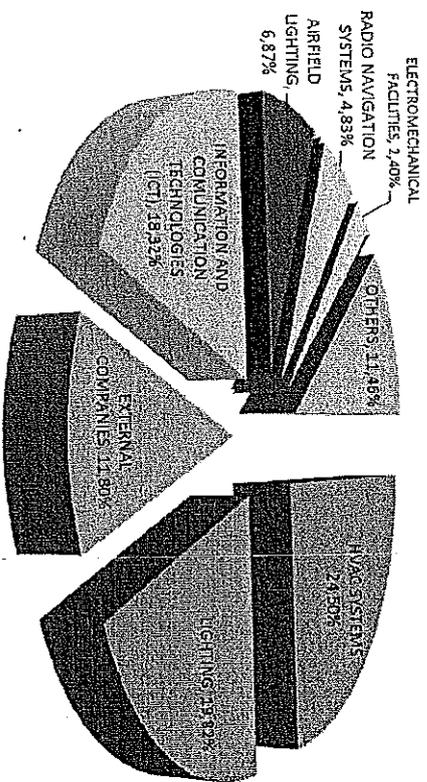
Sur l'interruptibilité, il y a un potentiel supplémentaire de : pour la partie fixe de 30 à 50 k€/an en fonction du résultat de l'AO du RTE, auquel s'ajoute la part variable en fonction du nombre de MW_{ai} produits.

Dans une région en situation de péninsule électrique, qui a obtenu au travers du projet Flexgrid la possibilité d'innover dans le domaine des Réseaux Electriques Intelligents (REI), le déni et la non-participation d'AMP à cette initiative régionale d'importance apparaît inopportune.

Trois concepts guidant (devraient guider ?) les aéroports français : sobriété, efficacité, énergies renouvelables.

<http://www.la Tribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/20140702trib000838116/avec-quelle-energie-fonctionne-un-aeroport-.html>

The most important measures to reduce energy consumption at European airports in recent years are described by Rehault et al. [Rehault, N.; Ohr, F.; Maier, R. Online Survey on European Airports Energy Operation. Project Cascade European FP7]. These measures can be classified into the following categories: Improvements in management systems and energy facilities, use of renewable energy technologies or CHP plants, new operational and maintenance procedures to improve and optimize equipment energy efficiency and improvements in HVAC and lighting, due to the fact that they are facilities with an intensive use of energy, as is shown in Figure below for the Seve Ballesteros-Santander airport.



L'argument du caractère délicat des moteurs au gaz :

Pour les groupes de secours qui doivent être absolument fiables au démarrage, il a longtemps été objecté que ces moteurs étaient plus délicats que les moteurs au gasoil.

Toutefois, ces groupes de secours au gaz sont déjà utilisés depuis plus de 10 ans pour des hôpitaux, des *data centers*,... Il faut néanmoins confier leur installation et leur contrôle-commande à des sociétés compétentes.

Avec l'injection de qualités (compositions) variables de gaz dans les réseaux (origines diversifiées, biométhane,...), cet argument doit effectivement être pris en considération.

Afin de faire fonctionner des applications gaz - qu'il s'agisse de moteurs d'engins mobiles, de chaudières ou de groupes électrogènes - à efficacité optimale, la connaissance de la composition des gaz est essentielle. L'absence de capteurs gaz économiques n'est plus un problème aujourd'hui, car des capteurs électroniques sont aujourd'hui prêts à être utilisés dans le domaine pour assurer un avenir écologique avec le gaz naturel ou le gaz d'origine renouvelable. Il est à noter qu'un de moteur à gaz équipé d'un capteur d'analyse de la qualité du gaz est notamment mis en œuvre par une société marseillaise (projet MOGAS soutenu par Capenergies).

L'option de la cogénération

A l'instar d'autres aéroports, une cogénération fonctionnant en continu réduirait la facture énergétique globale et apporterait une meilleure sécurité au réseau de transport régional.

10.23

De plus, si des solutions intelligentes de tri-génération (moteurs gaz avec récupération de la chaleur des fumées et groupe à absorption pour la production de froid) étaient retenues, des compétences régionales existent qui pourraient être sollicitées (société Atoll Energy soutenue par le CEA, démonstrateur à Cadarache). Ces solutions permettent de générer des économies importantes d'énergie primaire (10 à 30%).

ANNEXE 9 : PROCES VERBAL DE SYNTHESE.

11.1

COMMISSAIRE ENQUETEUR
Monsieur MUSCATELLI Jean Claude
Le MASSABO BAT C3
3, rue François MASSABO
13002 MARSEILLE
Email : jcmuscatelli.n@gmail.com

MARIGNANE, le 6/10/2016
à la DIRECTION TECHNIQUE de la SA (AMP)
Monsieur Rémi LASSERRE
Directeur Technique

Objet : Demande d'Autorisation d'exploiter la nouvelle centrale Thermo-Frigo-Electrique de l'Aéroport Marseille Provence.

Affaire suivie par M Alain DI DOMENICO-Email : alain.didomenico@mrs.aero

Monsieur le Directeur,

Concernant la demande, citée dans l'objet de la présente, l'enquête publique, relative au dossier à consulter, vient de se terminer ce jour à 17H. Dans le procès verbal de synthèse ci-joint, vous trouverez :

- L'avis de la mairie de la commune de SAINT VICTORET,
- L'avis de personnes publiques associées à cette enquête (PPA),
- Les observations tracées sur un des trois registres ouverts.
- L'observation reçue sous la forme d'une note.

Dans la mairie de la commune de VITROLLES, des observations ont été tracées sur le registre ouvert :

- Le 26/9/2016, en dehors de la présence du commissaire enquêteur,
- Le 30/9/2016, en présence du commissaire enquêteur.

Afin de rédiger son rapport et formuler ses conclusions motivées, le commissaire enquêteur souhaiterait connaître la position de votre société sous 15 jours, conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement.

Dans l'attente de votre réponse, veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments respectueux.



JC MUSCATELLI
COMMISSAIRE ENQUETEUR

Copie : M ARGUIMBAU / PREFECTURE / BUREAU DES INSTALLATIONS ET TRAVAUX REGLEMENTES.

Note : Original déposé auprès de Monsieur DI DOMENICO ce jour.

PROCES VERBAL DE SYNTHESE

A/ AVIS DE LA MAIRIE DE SAINT VICTORET.

Lors de la permanence du 4/10/2016, à la mairie de la commune de SAINT VICTORET, la Directrice Générale des services de cette municipalité a remis au commissaire enquêteur un projet de délibération (2 pages) du conseil municipal, programmé pour le 11/10/2016 (annexé au présent PV, numéroté et paraphé par le commissaire enquêteur). Cette future délibération prévoit d'émettre un avis favorable au projet de centrale TFE, avec la réserve suivante :

« UN BUREAU D'ETUDE EXTERNE MESURE LES QUANTITES D'EMISSION DE GAZ A EFFET DE SERRE LORS DE L'UTILISATION DES INSTALLATIONS DE TELLE SORTE QU'IL PUISSE VERIFIER QUE LES VALEURS DE REJETS RESPECTENT L'ARRETE MINISTERIEL DU 28 AOUT 2013, RELATIF AUX PRESCRIPTIONS GENERALES APPLICABLES AUX INSTALLATIONS CLASSEES ».

B/ AVIS DE PPA.

Les PPA concernées sont : la DREAL PACA et le Bataillon des Marins Pompiers de Marseille.

1/ La DREAL PACA.

Cet avis est porteur d'un élément à préciser :

« Les principaux enjeux sont modérés et liés aux émissions atmosphériques, cependant le projet permettra de réduire les émissions atmosphériques ; il rentre dans le cadre des exigences du Plan de Protection de l'Atmosphère des BOUCHES DU RHONE ».

2/ Le Bataillon des Marins Pompiers de Marseille.

Dans son avis, la division prévention de ce Bataillon demande au pétitionnaire le respect du code de l'environnement, de celui de la construction et de l'habitation et puis de la 4^{ème} partie du code du travail. De plus, elle lui demande d'appliquer pour réaliser ce projet de centrale TFE : 3 décrets, 4 arrêtés et la rubrique 4802 de la nomenclature des ICPE. A cet effet, le CE renvoie le pétitionnaire à l'avis du Bataillon des Marins Pompiers, pour connaître les références exactes des textes énoncés.

Enfin, la division prévention demande au pétitionnaire de se conformer aux **8 prescriptions** suivantes :

- Permettre l'accessibilité des services d'incendie et de secours en toutes circonstances,
- Mettre à disposition des services d'incendie et de secours, à l'entrée du site TFE, un plan de masse au format A1, affiché, visible et inaltérable. Ce plan devra comprendre 6 indications, dont la liste figure sur l'avis des Marins Pompiers,
- S'assurer que les locaux recevant du personnel possèdent des dégagements judicieusement répartis et proportionnels tant en nombre qu'en largeur,

11.3

- Equiper les bâtiments abritant les produits dangereux d'un dispositif de désenfumage,
- Equiper les locaux d'un éclairage de sécurité conforme aux normes et compatible avec les dangers liés à l'exploitation du lieu,
- Equiper l'établissement d'extincteurs (voir les caractéristiques énoncées dans l'avis des Marins Pompiers),
- Mise à jour de la défense en eau contre l'incendie pour cette nouvelle centrale, en accord avec la division prévention du Bataillon,
- Transmettre à cette division 4 jeux de plans de format A3 comprenant chacun un plan de situation, un plan de masse et indiquant : l'implantation des moyens de secours projetés, le schéma du réseau hydraulique et l'emplacement des vannes de sectionnement si besoin.

C/ LES OBSERVATIONS TRACÉES SUR LE REGISTRE DE LA MAIRIE DE VITROLLES.

Elles ont été tracées les 26 et 30/9/2016.

1/ Le 26/9/2016, l'observation 1A est tracée hors de la présence du commissaire enquêteur sur les pages 2 et 3 du registre des observations. Elle émane de Mme Michèle BEAUJOND demeurant au quartier de VITROLLES : LE BOSQUET (pas d'autres précisions). Cette dame attire l'attention du pétitionnaire, au sujet de ce projet de nouvelle centrale, en présentant les éléments suivants :

- L'impact de ce projet et la protection des oiseaux de passage dans les zones humides voisines,
- L'impact de ce projet sur les ruches implantées par la municipalité de VITROLLES sur la proximité de l'Etang de Berre,
- La suppression du fioul pour les groupes électrogènes,
- Le nombre de camions pour l'approvisionnement : 20 par an,
- La surveillance non imposée pour la pollution atmosphérique, qui est une source supplémentaire de rejets par rapport à d'autres sources existantes,
- la référence à la COP 21 dans le domaine des rejets,
- la liaison de ces rejets avec les jours d'ozone et les risque de dépassement ?
- le devenir de l'étude de géothermie prévue pour chauffer et refroidir l'aéroport et l'usine EUROCOPTERE.

2/ Le 30/9/2016, l'observation 2A est tracée en présence du commissaire enquêteur sur les pages 3 et 4 du registre des observations. Elle émane de M Marc BUFFENOIR, gérant de BUFFENOIR Etudes et Conseil, directeur technique de la société PROVIRIDIS et habitant au 255, route de Saint-Martin 13489 CABRIES. Le commissaire enquêteur a relevé que son observation tracée est composée de 4 éléments, il remarque :

11.4

- l'absence des pièces 2 à 5 du dossier sur le lien internet,
- la concession de 30 ans pour cet aéroport depuis 1987, qui doit être renouvelée en 2017,
- le nouveau statut de l'aéroport, depuis 2014 il est géré par une société anonyme avec un conseil de surveillance,
- l'absence d'alternative au gasoil non routier (GNR), alors qu'une alimentation de ces équipements avec un carburant moins polluant est possible : soit avec le gaz naturel du réseau GRDF (présent sur le site), soit avec le gaz naturel liquéfié (GNL) à stocker en provenance du terminal méthanier.

Annonçant la communication d'une note par un futur courriel, M BUFFENOIR termine en écrivant que les 2 possibilités de carburants proposés par lui-même constituent « une amélioration sur le plan environnemental ».

D/ L'OBSERVATION RECUE.

Le 5/10/2016, le commissaire enquêteur a reçu sur sa boîte électronique une note de 23 pages, elle émane de M Marc BUFFENOIR. La dite note est annexée au présent PV, ces pages ont numérotées et paraphées par le commissaire enquêteur. Ce dernier invite le pétitionnaire à analyser le dit document pour donner des réponses si nécessaire.

Le commissaire tient à indiquer certaines références de cette note pour faciliter son étude :

- page 1 : seule la pièce 1 du dossier est disponible pour une consultation sur internet,
- page 1 : l'historique du site est très succinct,
- page 2 : le contexte général n'est pas suffisamment précisé,
- page 3 : le projet en bref,
- page 4 : production du froid,
- page 5 : les capacités financières de l'AMP,
- page 5 : le fret aérien,
- pages 5 et 6 : la gouvernance,
- page 6 : des consommations énergétiques maîtrisées,
- page 7 : l'AMP s'inscrit dans l'amélioration de l'environnement,
- pages 8,9 et 10 : mesures de concentration de polluants,
- page 10 : raison d'être de cette date du 31/12/2015 ?
- page 10 : le temps de fonctionnement des installations,
- page 10 : les gaz à effet de serre et les oxydes d'azote,
- pages 11 et 12 : un certain nombre de mesures constructives et d'exploitation ne sont pas suffisamment précisées,
- page 12 : respect de la directive sur les émissions de l'industrie,
- page 13 : la qualité des combustibles qui seront brûlés dans l'installation,
- page 13 : le contrôle des paramètres de combustion,

11.5

- pages 13, 14, 15,16 et 17 : le post traitement des fumées de combustion (le texte est en anglais !?),
- page 18 : contribution des sources,
- page 19 : dioxyde d'azote,
- page 20 : personnel nécessaire à l'exploitation et à la maintenance,
- page 20 : construction d'un nouveau parking,
- pages 20 et 21 : cohérence avec le plan stratégique,
- page 21 : déplacement de la station service,
- page 21 : volets économiques et de sécurité (le texte est en anglais ?!),
- page 22 : caractère délicat des moteurs au gaz,
- pages 22 et 23 : l'option de cogénération.

Marignane, le 6/10/2016



JC MUSCATELLI
COMMISSAIRE ENQUETEUR

Annexes :

- le projet de délibération du conseil municipal de la mairie de ST VICTORET : 2 pages,
- la note de M Marc BUFFENOIR : 23 pages.

11.6

Marseille, le 7/10/2016

Lettre recommandée n° 1B011
002 40426.

à, la Direction technique de la
SA (AMP)
M. Di Domenico

Objet: Additif au PV de synthèse, remis le 6 courant.

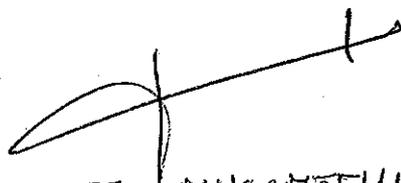
Monsieur,

Comme annoncé sur le courriel de ce jour, le commissaire enquêteur
vous prie de recevoir, annexée à la présente, une copie d'une observation
supplémentaire tracée sur le registre de la commune de Vitrolles. Elle
émane de Mme Nathalie SIRBEN, Adjointe au Maire de Vitrolles, et
de caractère par des points qui suivent par ce texte:

- a été collé le 6 courant,
- se trouve à la page 5 du registre concerné,
- correspond au courriel de Mme SIRBEN reçu par le commissaire
enquêteur sur sa boîte électronique personnelle le 6 courant. Le
commissaire enquêteur en a pris connaissance le 7 courant et vous
l'a transféré, pour information, sur votre boîte électronique le
même jour.

De ce fait, le commissaire enquêteur l'intègre dans le PV de
synthèse, afin de prendre en compte les remarques espérées
dans vos futures réponses.

Dans l'attente de votre courriel, veuillez agréer, Monsieur,
l'expression de mes meilleurs sentiments.



JE MUSCATELLI
Commissaire enquêteur.

Annexe: copie de l'observation de Mme Sirben.

Note: lettre recommandée envoyée par la poste.

Copie à M. Arguimbau / Préfecture / Bureau des installations
et travaux réglementés.

11.7

observation 3A.

Bonsoir M. Muscattelli,

Je fais suite à notre entrevue du 19/09 au service urbanisme de Vitrolles au cours de laquelle nous avons échangé sur ce dossier et comme convenu je vous fais part de quelques remarques à titre personnel.

Même si, sur le principe, le remplacement des équipements de l'actuelle centrale TFE va inévitablement dans le sens de réduire l'impact environnemental de cette installation, j'avoue ne pas avoir été convaincue par l'orientation prise sur le GNR.

Au lendemain de la COP 21, vu les ambitions fixées de réduction des rejets polluants dans l'atmosphère, la première interrogation que soulève ce dossier est effectivement le fait du choix d'une énergie, le gazoil, que tout le monde s'accorde à dire qu'elle est la plus nocive du fait de la génération de particules fines. La zone aéroportuaire de Vitrolles-Marignane y est particulièrement exposée du fait de sa situation géographique au coeur du bassin industriel de l'étang de Berre. J'aurai souhaité voir dans cette enquête une étude technico-économique comparative de solutions alternatives telles que le gaz naturel ou encore la géothermie qui par ailleurs a fait l'objet d'une enquête il y a quelques mois. Une telle étude a-t-elle été menée par AMP avant de se porter sur le choix du GNR, il aurait été intéressant de savoir quels arguments ont fait pencher la balance en sa faveur.

Je n'ai malheureusement pas pu me plonger suffisamment dans l'étude d'impact état donné que seul le résumé non technique était disponible en téléchargement (c'est regrettable) et je n'ai pas réussi à comprendre la justification des affirmations faites sur les rejets atmosphériques du au fonctionnement des groupes électrogènes qui soit disant "respecteront les seuils de rejets imposés" (p117). Comparer un flux lissé sur l'année à un flux max non lissé ne me paraît révélateur pour conclure que le seuil sera respecté au moment du fonctionnement de ces équipements.

Comment pourra-t-on assurer la transparence avec la population avec une surveillance réduite à une seule mesure annuelle ou semestrielle (cf p92) dont on ne sait même pas si elle sera effectuée par un organisme indépendant ?

Les conditions de mise en fonctionnement ne me semblent pas suffisamment décrites. Comment sont réparties les 499 h de fonctionnement annuel ? A-t-on pris en compte les potentielles extensions futures de l'aéroport ? Un dispositif est-il prévu pour éviter de mettre en fonctionnement les groupes électrogènes en cas de pic de pollution ?

Voici ces quelques réflexions, interrogations que je vous remercie de bien vouloir prendre en considération dans votre analyse de ce dossier.

Bien cordialement

Nathalie SIRBEN

6/10/2016

Handwritten mark and number 5 at the bottom left corner.

ANNEXE 10 : REPONSE AU PROCES VERBAL DE SYNTHESE.

12.1

Marignane, le 21 octobre 2016

Monsieur Jean Claude MUSCATELLI
Le MASSABO BAT C3
3, rue François MASSABO
13002 MARSEILLE

LETTRE RECOMMANDEE AVEC AR

Réf. : RL/ADD/CO - 16-0510/DT

Objet : Réponse au procès-verbal de synthèse de l'Enquête publique de l'Aéroport
Marseille Provence

Affaire suivie par : Alain DI DOMENICO - Tél : 04 42 14 28 58

Monsieur,

Vous trouverez ci-joints les éléments de réponse aux questions relevées dans les Mairies de SAINT-VICTOIRET et de VITROLLES lors du déroulement de l'enquête publique réalisée du lundi 5 septembre au jeudi 6 octobre 2016.

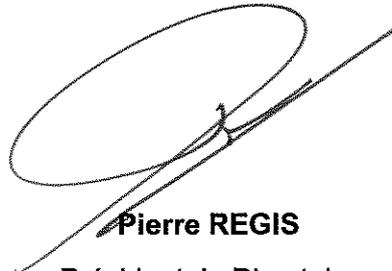
Concernant le Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter, nous tenons à préciser que l'autorité environnementale s'est prononcée favorablement sur la conformité du dossier. La Préfecture des Bouches-du-Rhône nous a transmis cet avis par courrier le 27 juin 2016.

Nous tenons à préciser que l'impact réel de ces nouveaux équipements a été pris en compte et a fait l'objet de multiples études tant sur le plan technique qu'environnemental.

Nous avons bien entendu pris en compte en première instance les mesures imposées par le Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches du Rhône repris comme référence par l'arrêté préfectoral du 24 décembre 2013 relatif aux émissions de l'Aéroport Marseille Provence lequel fait référence aux directives européennes, au code de l'environnement, au rapport de la Directrice de la DREAL, et à l'avis du CODERST.

Nous restons à votre disposition pour toute information.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.



Pierre REGIS

Président du Directoire

PJ : Mémoire de réponse

12.2

MEMOIRE TECHNIQUE EN REPONSE AU PROCES
VERBAL DE SYNTHESE ETABLI PAR LE COMMISSAIRE
ENQUETEUR EN DATE DU 06 OCTOBRE 2016

Préambule

Réponses de l'Aéroport Marseille Provence au procès-verbal de synthèse établi par le commissaire enquêteur en date du 06 octobre 2016 suite à l'enquête publique réalisées dans les communes de MARIGNANE, SAINT-VICTORET et VITROLLES du 05 septembre au 06 octobre 2016. Les réponses de l'Aéroport Marseille Provence sont de couleurs bleues.

Réponse au paragraphe A/ Avis de la mairie de Saint-Victoret

Extrait du conseil municipal du 11 octobre 2016 : Le conseil municipal décide d'émettre **un avis favorable** au projet **sous réserve** qu'un bureau d'étude externe mesure les quantités d'émission de gaz à effet de serre lors de l'utilisation des installations de telle sorte qu'il puisse vérifier que les valeurs de rejet respectent l'arrêté ministériel du 26 août 2013 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées.

- Actuellement le contrôle des rejets des fumées pour les groupes électrogènes et les chaudières gaz sur le site de l'Aéroport Marseille Provence est réalisé par l'organisme DEKRA accrédité COFRAC conformément à la réglementation. Les futurs groupes électrogènes respecteront les Valeurs Limites d'Emission de l'Arrêté Ministériel.

Réponses au paragraphe B/ Avis de PPA

1/ La DREAL PACA : Le projet permettra de réduire les émissions atmosphériques. L'Aéroport Marseille Provence confirme que le projet permettra de réduire les émissions atmosphériques afin de respecter la réglementation.

2/ le bataillon des Marins Pompiers de Marseille demande au pétitionnaire de se conformer aux prescriptions ci-après

- Permettre l'accessibilité des services d'incendie et de secours en toutes circonstances
 - Mettre à disposition des services d'incendie et de secours, à l'entrée du site, un plan de masse au format A1, affiché, visible et inaltérable. Le plan comprend 6 indications dont la liste figure sur l'avis des marins Pompiers.
 - S'assurer que les locaux recevant du personnel possèdent des dégagements judicieusement répartis et proportionnel tant en nombre qu'en largeur.
 - Equiper les bâtiments abritant des produits dangereux d'un dispositif de désenfumage
 - Equiper les locaux d'un éclairage de sécurité conforme aux normes et compatible avec les dangers liés à l'exploitation.
 - Equiper l'établissement d'extincteurs
 - Mise à jour de la défense en eau contre l'incendie pour cette nouvelle centrale, en accord avec la division prévention du Bataillon.
- Transmettre à cette division 4 jeux de plan au format A3 comprenant chacun un plan de situation, un plan de masse et indiquant : l'implantation des moyens de

12.4

secours projetés, le schéma du réseau hydraulique et l'emplacement des vannes de sectionnement si besoin. .

L'Aéroport Marseille Provence confirme la prise en compte des huit prescriptions.

Réponse au paragraphe C/ Observations tracées sur le registre de la mairie de Vitrolles

1/ Observation 1A de Madame Michèle BEAUJOND suivant les éléments ci-après :

- L'impact de ce projet et la protection des oiseaux de passage dans les zones humides voisines et sur les ruches implantées à proximité de l'étang de Berre : La note d'évaluation des incidences Natura 2000 intégrée à l'étude d'impact sur l'environnement ne révèle aucune perturbation sur les espèces et leur l'habitat.
- La suppression du fioul pour les groupes électrogènes : L'exigence de rapidité de montée en charge des groupes électrogènes pour le secours balisage (sécurité aérienne) impose le choix du fioul comme combustible. D'autre part, un stockage de fioul est requis, pour assurer la continuité de secours du Service de la Navigation Aérienne de la Direction Générale de l'Aviation Civile sur une période de 5 jours.
- Le nombre de camions pour l'approvisionnement : Le nombre estimé de camions pour l'approvisionnement s'établit à une dizaine par an.
- La surveillance non imposé pour la pollution atmosphérique : La surveillance est imposée par l'arrêté ministériel du 26 août 2013 relatif aux installations de combustion d'une puissance supérieur ou égale à 20 MW soumises à autorisation au titre de la rubrique 2910, de plus le futur projet ne sera pas une source supplémentaire, étant donné qu'il se substitue à la centrale d'énergies actuelle en minimisant les émissions de polluants dans l'atmosphère.
- La référence à la COP 21 dans le domaine des rejets : Les rejets de la future centrales d'énergies sont cadrés par l'arrêté préfectoral du 24 décembre 2013 relatif aux émissions de l'Aéroport Marseille Provence lequel fait référence aux directives européennes, au code de l'environnement, au Plan de Protection de L'Atmosphère (PPA 13), au rapport de la Directrice de la DREAL, à l'avis du CODERST.
- La liaison de ces rejets avec les jours d'ozone et les risques de dépassement : La future centrale électrique répond à une obligation de secours des installations de l'aéroport 24h sur 24h et 7j/7j indépendamment des jours d'ozone.
- Le devenir de l'étude de géothermie prévue pour chauffer et refroidir l'aéroport et l'usine EUROCOPTERE. Un Bureau d'Etude a effectivement mené une réflexion sur la géothermie. A ce jour, cette étude n'a pas donné de suite concrète.

12.5

2/ Observation de Monsieur Marc BUFFENOIR, gérant d'un Bureau d'Etudes et Conseil et Directeur Technique de la société PROVIRIDIS suivant les éléments ci-après :

- Absence des pièces 2 à 5 du dossier sur le lien internet (site internet de la Préfecture) : Seul le résumé non technique est publié sur le site internet de la Préfecture (article R. 512-14 du code de l'environnement).
- Concession et nouveau statut de l'aéroport. Par décret du conseil d'état, la concession de l'aéroport est confiée à la Société Anonyme Aéroport Marseille Provence pour une durée de 38 ans.
- L'absence d'alternative au gazoil, et notamment alimenter les groupes électrogènes par du GNL. L'exigence de rapidité de montée en charge des groupes électrogènes pour le secours balisage (sécurité aérienne) impose le choix du fioul comme combustible.

Réponse au paragraphe D/ L'observation reçue

Note de Monsieur Marc BUFFENOIR

- Page 1 - pièce 1 disponible uniquement sur le site internet (site internet de la Préfecture) : Seul le résumé non technique est publié sur le site internet de la Préfecture (article R. 512-14 du code de l'environnement).
- Page 1 - Historique succinct : Les faits principaux de l'historique sont indiqués au paragraphe 4.2. du dossier administratif.
- Page 2 - contexte général pas suffisamment précisé : le contexte explique clairement les raisons du futur projet. L'Etude d'Impact sur l'environnement explicite de manière détaillée au paragraphe 3.2.7 AIR:
 - 3.2.7.1 Objectifs de qualité du code de l'environnement
 - 3.2.7.2 Programme de Surveillance de la Qualité de l'Air (PSQA)
 - 3.2.7.3 Plan régional ou local sur la qualité de l'air
 - 3.2.7.4 Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)
 - 3.2.7.5 Schéma Régional Climat Air Energie
 - 3.2.7.6 Le Plan Climat Energie
 - 3.2.7.7 Réseau de surveillance de la qualité de l'air
- Page 10 - les temps de fonctionnement des installations seront inférieurs à 500 heures par an n'est pas clairement établi : les temps de fonctionnement des

12.6

groupes électrogènes sont inférieurs à 500 heures par an, un tableau de suivi est mis à jour mensuellement. S'agissant du fonctionnement lié aux orages, aux pannes du réseau Enedis (Ex ERDF), il n'est pas possible de faire un prévisionnel détaillé.

- **Seuls les gaz à effet de serre et les oxydes d'azote semblent être pris en compte ;** L'arrêté ministériel du 26 août 2013 relatif aux installations de combustion d'une puissance supérieur ou égale à 20 MW soumises à autorisation au titre de la rubrique 2910 précise que les moteurs doivent respectés les valeurs limites d'émission suivantes : SO₂, NO_X, Poussières et CO. D'autre part l'article 29 du même arrêté précise que les concentrations en COVNM, formaldéhyde, HAP et métaux dans les gaz résiduaire sont mesurées une fois par an.
- **Page 11 et 12 - un certain nombre de mesures constructives et d'exploitation ne sont pas suffisamment précisées ;** L'installation n'est pas soumis aux MTD (Meilleures Techniques Disponibles, Directive IED Emission Industrielle). La puissance thermique nominale de l'installation ne dépasse pas le seuil de 50 MW.
- **Page 13 - qualité des combustibles :** A la réception du combustible, des mesures sont réalisée pour le taux d'humidité du fioul. La qualité du combustible est requise dans l'appel d'offre d'achat.

Contrôle des paramètres de combustion pour minimiser les émissions de NO_X - Les moteurs du constructeur MTU des groupes électrogènes SDMO sont pourvus d'une gestion électronique de la combustion permettant de respecter les Valeurs limites d'Emission de NO_X.

Page 13 et 14 - le post traitement des fumées : Les BREF (Best REference : dossiers techniques des MTD Meilleures Techniques Disponibles) ne nous sont pas applicables. Nous tenons à préciser qu'une étude technico économique a été réalisée en 2012 sur le système SCR (injection d'urée). Ce système n'est pas applicable sur des moteurs fonctionnants de manière non continu.

- **Page 17 - Mesures concernant la pollution de l'air. C'est DALKIA qui fera (aurait fait ?) les évaluations des rejets dans l'environnement. On peut s'étonner que les compétences d'Air PACA n'aient pas été sollicitées :** Ce n'est pas DALKIA qui fera ou aurait fait les évaluations des rejets. Mais DEKRA organisme indépendant et accrédité par l'organisme certificateur COFRAC. Les modélisations des rejets ont été calculées par le Bureau d'Etude ANTEA à l'aide du logiciel ADMS, logiciel utilisé par Air PACA.
- **Pages 19 et 20 - Les analyses coûts / bénéfiques ne sont pas à produire dans le cadre du Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter. L'investissement du futur projet ne met pas en jeu des fonds publics.**

12.7

- Page 20 - Personnel pour l'exploitation : Les 118 personnes représentent la Direction Technique de l'Aéroport Marseille Provence. Le département maintenance assure la maintenance et l'exploitation technique de tous les équipements de l'AMP, y compris la future centrale d'énergies.

La construction d'un nouveau parking en lieu et place de l'ancienne centrale, si elle répond à une logique économique bien comprise de la part d'AMP, pourrait faire l'objet d'une concertation pour le développement du transport public : l'AMP travaille depuis des années avec toutes les institutions de la région pour développer les transports alternatifs à la voiture, y compris avec la SNCF (exemple la gare Vitrolles-AMP). Au cours des 5 dernières années, le nombre de personnes utilisant les transports en commun a progressé de 54 %.

Extrait de Marseille Provence, ça plane pour l'Aéroport : *Fierté de l'AMP, les transports en commun.* « Nous sommes persuadés que le tout voitures c'est fini aujourd'hui nous avons 15% de nos passagers qui viennent à l'aéroport en transports en commun et qui empruntent l'un des 200 bus et 65 trains qui viennent. En 2025, on estime que ce sera 25%. Nous souhaitons maintenir notre positions de 1er aéroport de région par le nombre de villes reliés en transports collectifs en direct », explique Pierre Régis. L'occasion de mettre en lumière la nouvelle gare routière de 12 quais qui sera livrée en 2017 ainsi qu'une boucle de transports en commun en site propre, mutualisée avec Airbus Helicopters et la gare de Vitrolles-AMP. <http://destimed.fr/Marseille-Provence-Ca-plane-pour-l-aeroport>

Cohérence avec le plan stratégique : Ce projet s'inscrit pleinement dans le plan stratégique CAP 2025 de l'AMP, sur la diminution des polluants atmosphériques et notamment les NOX. A titre d'exemple, l'électrification des avions au poste de stationnement réalisée en 2014, permet de réduire 5 tonnes de NOX et 20 tonnes de CO2 par an. Investissement de 3 M€.

- Page 21 – Déplacement de la station-service / développement des véhicules électriques, au Gaz naturel ou même à l'hydrogène, évolution avec la Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte (LTECV) : la station-service est dans l'emprise de l'ICPE, elle sera déplacée fin 2016 en adéquation avec la fin de l'enquête publique. La décision de déplacement cadre parfaitement dans l'étude d'un projet global. Les véhicules au diesel alimentés par la station-service, sont des véhicules spécifiques de type incendie, avitaillement des avions, nettoyage des pistes, déverglacage ... Il n'existe pas actuellement sur le marché, des véhicules de ce type qui fonctionnent avec des énergies alternatives (GPL, électrique ...). Les véhicules achetés récemment (pompiers, balayeuse) sont équipés de la technologie SCR (AD Blue) qui permet de réduire plus de 80 % des émissions de NOX. D'autre part, l'AMP et la plupart des véhicules des sociétés d'assurances des compagnies aériennes utilisent des véhicules électriques qui va complètement

12.8

dans le sens de la LTECV qui s'applique en priorité à l'état et a ses établissements publics.

- **Page 21 – Volets économiques et de sécurité énergétique régionale** : Nous sommes plus dans une dynamique d'économies d'énergie que de production d'énergie pour compenser la situation de péninsule énergétique de la région PACA. C'est d'ailleurs un des 2 piliers de la transition énergétique du projet FlexGrid qu'évoque Monsieur BUFFENOIR. Nous baissons notre consommation électrique annuelle de 3 %, malgré une augmentation de trafic. D'autre part, l'AMP envisage de présenter le projet SMART AIRPORT dans le cadre de l'appel à projet FlexGrid.
- **Page 22 – l'argument du caractère délicat des moteurs au gaz** : Comme le précise Monsieur BUFFENOIR, le caractère délicat des moteurs gaz ne permet pas d'avoir une sécurité maximale et une rapidité de prise de charge du réseau électrique de l'AMP.
- **L'option de la cogénération** : une cogénération fonctionnant en continu alors que la durée de fonctionnement des groupes électrogène est d'un maximum de 200 heures par an va complètement à l'encontre d'une réduction des émissions polluantes dans l'atmosphère. Concernant le matériel, 2 chaudières gaz de l'actuelle centrale TFE sont récupérées (pour rappel les brûleurs sont bas NOX), et 2 groupes de production froid également fonctionnant à l'énergie électrique, dont le contrat que nous avons avec le fournisseur EDF nous garantit 20 % d'énergie verte.

Réponses à la mairie de VITROLLES (message de Nathalie SIRBEN)

Même si, sur le principe, le remplacement des équipements de l'actuelle centrale TFE va inévitablement dans le sens de réduire l'impact environnemental de cette installation, j'avoue ne pas avoir été convaincue par l'orientation prise sur le fioul.

.....une étude technico-économique comparative de solutions alternatives telles que le gaz naturel ou encore la géothermie qui par ailleurs a fait l'objet d'une enquête il y a quelques mois. Une telle étude a-t-elle été menée par AMP avant de se porter sur le choix du fioul, il aurait été intéressant de savoir quels arguments ont fait pencher la balance en sa faveur.

Le fioul est utilisé uniquement pour les groupes électrogènes, les chaudières sont alimentées au Gaz Naturel de Ville. Les groupes électrogènes prennent le relais en cas de défaillance du réseau national d'électricité.

L'exigence de rapidité de montée en charge pour le secours du balisage (sécurité aérienne) impose des groupes électrogènes alimentés au fioul. D'autre part, un stockage de fioul est requis, pour assurer la continuité de secours du Service de la

12.9

Navigation Aérienne de la Direction Générale de l'Aviation Civile sur une période de 5 jours.

Un Bureau d'Etude a effectivement mené une réflexion sur la géothermie. A ce jour, cette étude n'a pas donné de suite concrète.

..... seul le résumé non technique était disponible en téléchargement (c'est regrettable) et je n'ai pas réussi à comprendre la justification des affirmations faites sur les rejets atmosphériques du au fonctionnement des groupes électrogènes qui soit disant "respecteront les seuils de rejets imposés"Comment pourra-t-on assurer la transparence avec la population avec une surveillance réduite à une seule mesure annuelle ou semestrielle (cf p92) dont on ne sait même pas si elle sera effectuée par un organisme indépendant ?

Seul le résumé non technique est publié sur le site internet de la Préfecture (article R. 512-14 du code de l'environnement).

La mesure annuelle et les Valeurs Limite d'Emission des polluants respectent l'arrêté ministériel du 26 août 2013 relatif aux installations de combustion d'une puissance supérieur ou égale à 20 MW soumises à autorisation au titre de la rubrique 2910.

L'organisme externe de vérification des Valeurs Limite d'Emission est accrédité par l'organisme certificateur COFRAC (Essais). Actuellement DEKRA est l'organisme de contrôle des rejets des fumées pour les groupes électrogènes et les chaudières gaz sur le site de l'Aéroport Marseille Provence.

**Les conditions de mise en fonctionnement ne me semblent pas suffisamment décrites.
Comment sont réparties les 499 h de fonctionnement annuel**

Le temps de fonctionnement des groupes électrogènes se situe autour de 150 heures par an pour du fonctionnement en secours. Le démarrage se fait, soit sur demande de la Direction Générale de l'Aviation Civile (approche d'un orage), soit de manière automatique (coupure du réseau électrique alimentant l'Aéroport). Pour le calcul des flux, le Bureau d'Etude a l'obligation de prendre en compte le maximum d'heures de fonctionnement (499 heures).

A-t-on pris en compte les potentielles extensions futures de l'aéroport ?

Les extensions futures de l'Aéroport ont bien été prises en compte.

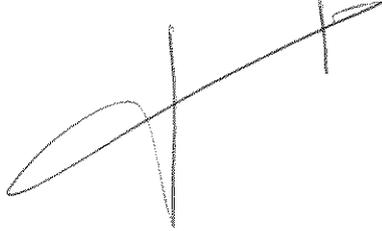
Un dispositif est-il prévu pour éviter de mettre en fonctionnement les groupes électrogènes en cas de pic de pollution ?

12.10

Ce fonctionnement en secours pour les groupes électrogènes doit être opérationnel 24h sur 24h et 365 jours par an pour assurer la sécurité des aéronefs et du publics. Il n'y a pas de dégradation de ce système de sécurité lors des pics de pollution.

FAIT A MARSEILLE, LE 04/11/2016

JC MUSCATELLI

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, sweeping loop on the left and a vertical line on the right, with a horizontal stroke crossing both.

**Jean-Claude Muscatelli
COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**