

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.

CONCLUSIONS MOTIVEES

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.

**TEXTES APPLICABLES EVOQUES : CONVENTION/ DIRECTIVES/
CODES/ LOIS/ DECRETS/ ARRETES/ AUTRES TEXTES.**

VU la :	Convention internationale RAMSAR du :	2/2/1971
VU la :	Directive n° 1996/61/CE	1996
	Directive n°99/30 du :	22/4/1996
	Directive n°2000/69 du :	16/11/2000
	Directive n°2002/3 du :	12/2/2002
	Directive n°2003/871CE du :	13/10/2003
	Directive n°2010/75/UE du :	24/11/2010
	Directive européenne dite « oiseaux ».	NATURA 2000
	Directive européenne dite « habitats ».	NATURA 2000
VU le :	Code de l'environnement	
	Code forestier	
	Code du patrimoine	
	Code de l'urbanisme	
	Code de la construction et de l'habitat	
	Code du travail	
VU la :	Loi du :	10/7/1976
	Loi du :	7/1/1983
	Loi du :	30/12/1996
	Loi SRU du :	13/12/2000
	Loi UH du :	2/7/2003
	Loi du :	30/7/2003
	Loi d'orientation agricole du :	5/1/2006
	Loi du :	12/7/2010
VU le :	Décret n°88/056 sur la protection des travailleurs du :	14/11/1988
	Décret du :	25/11/1977
	Décret n°2001-449 du :	25/5/2001
	Décret n°2004-490 du :	3/6/2004
	Décret n°1467 du :	12/10/2007
	Décret n°2010-1254 du :	22/10/2010
	Décret n° 2010-1255 du :	22/10/2010
VU l' :	Arrêté ministériel sur les installations électriques du:	31/3/1980
	Arrêté ministériel sur les installations de sécurité du :	26/2/2003
	Arrêté ministériel du (ICPE n°2910) :	26/8/2013
	Arrêté ministériel du (ICPE n° 2921) :	14/12/2013
	Arrêté préfectoral du :	17/7/2013
	Arrêté préfectoral du :	24/12/2013
	Arrêté préfectoral du :	26/11/2014

VU la :	Circulaire du : Circulaire du :	24/4/2008 9/8/2013
VU :	La norme NF EN 62305-9 du : Les rubriques ICPE n° : 2910, 2921 et 4802	2/12/2012
VU le :	Schéma régional de cohérence écologique de PACA du : Plan de protection de l'atmosphère des BOUCHES DU RHONE du (PPA) du: Scot de Marseille Provence Métropole (MPM) du : PLU de la commune de MARIGNANE.	17/10/2014. 22/8/2006 révisé le 17/5/2013. 29/6/2012.

PARAGRAPHE 1 : LES CONSIDERANTS.

- Considérant que cette enquête s'est déroulée conformément à la décision du tribunal administratif d » Marseille n°E16000051/13 du 30/5/2016 et à l'arrêté préfectoral du 7/7/2016, ces deux documents prescrivant la mise à l'enquête publique du dit projet.
- Considérant que le public a été très largement informé, tant par la publicité obligatoire que par le dossier et les documents mis à disposition, suivant les textes en vigueur.
- Considérant que toutes les opinions ont eu le loisir de s'exprimer par : des observations déposées dans chacun des trois lieux du territoire de cette enquête, les deux visites du site concerné, les réunions de travail et les rencontres avec le commissaire enquêteur lors des permanences assurées dans les locaux municipaux des communes de : Marignane, Saint Victoret et Vitrolles.
- Considérant que l'ensemble des observations, tracées sur les registres ou transmise par la voie télématique, a été annexé au rapport de la dite enquête et a été transmise au pétitionnaire pour réponse circonstanciée.
- Considérant l'avis de l'autorité environnementale (DREAL PACA) du 21/6/2016.
- Considérant l'avis du BATAILLON DES MARINS POMPIERS DE MARSEILLE du 31/5/2016.
- Considérant l'avis de l'INAO du 23/5/2016.
- Considérant l'avis de la DRAC du 13/6/2016.
- Considérant l'avis du Service Interministériel Régional des Affaires Civiles et Economiques de Défense et de Protection Civile du 3/5/2016.
- Considérant le projet de délibération du conseil municipal de Saint Victoret du 11/10/2016, relatif à un avis de cette instance sur ce projet de centrale.
- Considérant le programme de surveillance de la qualité de l'air pour la région PACA.
- Considérant le plan régional sur la qualité de l'air pour la région PACA.

- Considérant le plan de protection de l'atmosphère (PPA) des BOUCHES DU RHONE, approuvé le 22/8/2006 et révisé le 17/5/2013.
- Considérant les trois mesures applicables à l'aéroport Marseille Provence dans le cadre de ce PPA.
- Considérant le plan climat énergie territorial (PCET) de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM), adopté le 26/10/2012.
- Considérant le dossier de cette enquête publique composé de 5 parties : un résumé non technique, une présentation du dossier, une étude d'impact et l'évaluation des risques sanitaires, une étude des dangers, une notice relative à l'hygiène et à la sécurité.
- Considérant les 3 observations tracées sur le registre de la commune de Vitrolles les : 26/9/2016, 30/9/2016 et 6/10/2016.
- Considérant la note d'observations de M BUFFENOIR, transmise par internet sur la boîte électronique du commissaire enquêteur le 5/10/2016.
- Considérant le procès verbal de synthèse et les réponses apportées par le pétitionnaire dans son mémoire en réponse.
- Considérant les rencontres entre des représentants de la société AMP et le commissaire enquêteur, lors de ses deux visites de la centrale TFE actuelle les : 9/8/2016 et 6/10/2016.
- Considérant la réunion de travail entre un représentant de la SA (AMP), le commissaire enquêteur et des élus de la MAIRE DE Saint Victoret le 15/9/2016.
- Considérant la rencontre entre une inspectrice de la DREAL PACA, Mme MARELLE, et le commissaire enquêteur, lors de sa visite des locaux marseillais de cette administration le 13/9/2016.
- Considérant la réunion de travail entre 3 membres de la division prévention DU Bataillon des Marins Pompiers et le commissaire enquêteur, lors de sa visite au siège marseillais de ce Bataillon le 29/9/2016.
- Considérant la réunion de travail entre Mme SIRBEN, Adjointe à l'urbanisme de la mairie de Vitrolles, et le commissaire enquêteur, le 19/9/2016.

PARAGRAPHE 2 : LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE.

Ce déroulement est constitué par 10 éléments principaux.

1. Le commissaire enquêteur a étudié les documents écrits, photographiques et graphiques composant le dossier relatif à l'enquête publique sur la demande d'autorisation d'exploiter la nouvelle centrale Thermo-Frigo-Electrique de l'Aéroport Marseille Provence.

2. Le commissaire enquêteur a visité le territoire concerné par ce projet notamment les sites de l'actuelle centrale et de la nouvelle centrale sur l'Aéroport Marseille Provence ; à cette occasion, il a pu aussi visiter les locaux de la direction technique et des ateliers de la société anonyme AMP. Ces visites lui ont permis de mieux visualiser les principaux enjeux du dossier soumis à l'enquête.
3. Le commissaire enquêteur a eu des réunions de travail et d'échanges avec plusieurs services publics concernés par cette enquête : les services d'urbanisme des mairies de Vitrolles et de Saint Victoret, le service de l'environnement de la mairie de Marignane, la DREAL PACA, le service prévention du Bataillon des Marins Pompiers de Marseille. Ces réunions lui ont permis d'approfondir les enjeux du dossier soumis à l'enquête.
4. Pour le commissaire enquêteur, cet approfondissement des divers enjeux s'est prolongé par des échanges avec des conseillers municipaux et des adjoints au maire concernés des mairies des communes de Vitrolles et de Saint Victoret.
5. Le commissaire enquêteur a pu mener l'enquête publique dans de très bonnes conditions, en toute objectivité et indépendance.
6. Le commissaire enquêteur a pris connaissance : des 3 observations tracées et collées sur le registre d'enquête de la commune de Vitrolles, de la note d'observations transmise à son attention par internet.
7. Le commissaire enquêteur a pris connaissance du projet de délibération du conseil municipal de la mairie de Saint Victoret, comportant un avis sur le projet soumis à enquête, pour le 11/10/2016.
8. A l'issue de cette enquête, le commissaire enquêteur a rencontré Monsieur DI DOMENICO, cadre de la société AMP chargé de ce projet, auquel il a remis son procès verbal de synthèse des observations du public, de l'avis de la mairie de Saint Victoret et d'une personne publique associée, le 6/10/2016.
9. Le commissaire enquêteur a aussi envoyé un additif au procès verbal de synthèse à Monsieur DI DOMENICO par lettre recommandée, en date du 7/10/2016.
10. En réponse, la société AMP a fait connaître par écrit ses observations en date du 21/10/2016, par la lettre recommandée avec accusé de réception n°1A 133 736 21 67 3.

PARAGRAPHE 3 : ANALYSE ET MOTIVATION DU CE.

L'analyse du commissaire enquêteur s'appuie sur 5 points, qui sont des éléments qui renforcent les motivations de son avis.

1/Le niveau économique et technique.

La centrale thermo-frigo-électrique est située dans l'enceinte aéroportuaire de l'Aéroport de Marseille Provence.

A / L'Aéroport de Marseille Provence.

Il est géré par la société anonyme AMP, avec un conseil de surveillance public depuis 2014. Cette société est le résultat de la transformation du statut de l'Aéroport Marseille Provence, qui a vu sa concession renouvelée en 1987, pour une durée de 30 ans.

Cet aéroport a un trafic annuel de passagers très important :

- Pour la période 2000/2013, cette activité a augmenté de 28%,
- En 2013, le trafic annuel a été de 8 260 619 passagers.

14 Situé au sein de la Métropole AIX MARSEILLE PROVENCE, cet aéroport se trouve sur le territoire de Marseille Provence Métropole (ex MPM). Il est entouré des villes voisines suivantes :

- MARIGNANE : 34 393 Habitants,
- VITROLLES : 34 827 Habitants,
- SAINT VICTORET : 6596 Habitants,
- Les Pennes Mirabeau : 19 534 Habitants,
- Château les Martigues : 12 266 Habitants,
- Gignac la Nerthe : 9055 Habitants,
- Rognac : 11 707 Habitants.

Il est proche de la ville de MARSEILLE qui est située à 30 KMS environ et qui a 850 636 Habitants (2015).

B/ La centrale thermo-frigo-électrique.

La SA (AMP) gère l'aéroport dont les installations génèrent une demande énergétique importante pour :

- Le chauffage,
- La climatisation,
- Les installations électriques de secours.

La centrale thermo-frigo-électrique actuelle répond à ces divers besoins énergétiques. Cependant, la société AMP souhaite se doter d'une nouvelle centrale thermo-frigo-électrique dans l'enceinte du domaine aéroportuaire. A travers ce projet, l'Aéroport Marseille Provence souhaite :

- Acquérir de nouveaux groupes électrogènes et de nouvelles chaudières pour ne pas dépasser les quantités de polluants dans l'air,
- Supprimer le système de refroidissement par des tours aéroréfrigérantes ouvertes,

- Remplacer ces tours par des refroidisseurs à condensations à eau avec des tours de refroidissement fermées,
- Supprimer les risques d'émission de légionelles avec un tel système.

Dans ce contexte, le terrain retenu pour la nouvelle centrale se situe à environ 120 m au Sud Est de la centrale actuelle en exploitation. Le terrain de ce projet est entouré dans le domaine aéroportuaire par :

- Le parking du personnel de l'aéroport S14, au Nord,
- Le parking public P5, des bâtiments industriels et les pistes, à l'Ouest,
- Les bâtiments du lieu de vie de la gendarmerie, à l'Est,
- La station service AMP, au Sud Ouest du bâtiment B53,
- Une route interne à l'aéroport et les bâtiments de l'usine AIRBUS HELICOPTERS ;

C/ Le site voisin d'AIRBUS HELICOPTERS.

AIRBUS HELICOPTERS est une société par actions simplifiée, elle est active depuis 26 ans. Son siège social est situé à l'Aéroport de Marseille-Provence, situé sur le territoire de la commune de Marignane. Elle est spécialisée dans le secteur d'activité de la construction aéronautique et spatiale.

Elle est caractérisée par les éléments suivants :

- Un capital social de 581 614 047 Euros,
- Un effectif compris entre 9500 et 9599 salariés,
- Un chiffre d'affaires 2015 de 3 368 000 Euros,
- 2 actionnaires,
- 50 filiales directes,
- 56 filiales directes et indirectes.

Elle se compose de 7 établissements secondaires :

- 4 dans les BOUCHES DU RHONE : Marignane, Aix en Provence, Les Pennes Mirabeau, Vitrolles,
- 2 dans la SEINE SAINT DENIS,
- 1 dans le VAL D'OISE.

Le SDIS est un organisme de Sapeurs Pompiers, qui chargé des problèmes de sécurité-incendie pour l'usine AIRBUS HELICOPTERS de Marignane. Le SDIS dépend du Conseil Départemental des BOUCHES DU RHONE.

2/ Les phénomènes dangereux.

L'étude des dangers présente les dangers que peuvent présenter les installations de ce site, en cas d'accident. Cette étude présente ainsi une description des accidents susceptibles

d'intervenir que leur cause soit interne ou externe. Elle intègre notamment l'arrêté du 23/9/2005, la circulaire du 10/5/2010 et la loi du 30/7/2003.

Ainsi, le dossier de cette enquête expose les potentiels de danger liés à :

- L'environnement du site,
- L'intérieur du site.

A/ Les dangers potentiels liés à l'environnement du site.

Ils sont de trois types :

- Les dangers potentiels liés à l'environnement naturel,
- Les dangers potentiels liés aux voies de communication et aux activités industrielles,
- Les autres dangers potentiels.

a/ Les dangers potentiels de l'environnement naturel du site.

Ils sont de 6 types :

--**LES SEISMES** : la commune de MARGNANE est située dans une zone de sismicité modérée de type 3 ; elle a subi 3 séismes depuis 1909, le dernier avec une intensité de 4 dans la ville en 1984. Le séisme n'est donc pas retenu comme source potentielle de dangers par le dossier de cette enquête. Cependant, ce dossier donne les indications suivantes : « une étude parasismique sera effectuée pour le bâtiment B52. Les recommandations des rapports seront mises en œuvre pour permettre la mise en conformité parasismique du bâtiment B52. De plus, le bâtiment B53 sera détruit pour être remplacé par un bâtiment conforme aux normes parasismiques. Ainsi, les bâtiments du projet seront donc conformes à la réglementation parasismique ».

--**LES INONDATIONS** : la commune de MARGNANE dispose d'un plan de prévention du risque inondation pour le bassin de LA CADIÈRE-ROMARTIN, depuis le 20/10/2000. Ce projet de nouvelle centrale n'est pas concerné par ce plan car la zone retenue n'a jamais été inondée. L'inondation n'est donc une source potentielle de dangers.

--**LA FOUDRE** : une analyse du risque foudre (ARF) est rendue nécessaire par les arrêtés du 4/10/2010 et du 19/7/2011. En avril 2014, une telle analyse a été réalisée par l'organisme TECFOUDRE. Une telle analyse ne rend pas nécessaire une protection des bâtiments B52 et B53, mais elle demande la mise en œuvre de parafoudres pour des équipements importants pour la sécurité : détection incendie et gaz. Ce projet se conformera donc aux recommandations de cette analyse.

--**LE MOUVEMENT DE TERRAIN** : le PPR « mouvement de terrain-tunnel maritime du ROVE-délimitation de zones soumises à un risque d'effondrement » ne concerne pas la zone retenue pour le projet de centrale TFE. Cependant, un autre PPR « mouvement de terrain »

a été prescrit le 26/4/2010, mais ses conclusions ne figurent pas dans le dossier de cette enquête. Ce dernier ne retient pas les affaissements ou glissements de terrains comme une source de dangers.

--**RETRAIT –GONFLEMENT D'ARGILES** : il n'est pas retenu comme une source de dangers pour le site prévu, car ce dernier est soumis à un aléa faible.

b/ Les dangers potentiels des voies de communication et des activités industrielles.

Ils sont de deux types :

--**LES DANGERS DES VOIES DE COMMUNICATION** : ce dossier ne retient pas le transport routier de matières dangereuses comme source potentielle de dangers pour le site prévu. Cependant, l'étude des dangers n'évoque pas, comme dangers potentiels : le trafic journalier de 10 camions pendant les phases du chantier de construction, le trafic annuel de 20 camions citernes pour alimenter les cuves de gasoil non routier (GNR), les projets de canalisations enterrées de gaz et de GNR.

-- **DES ACTIVITES INDUSTRIELLES** : l'activité industrielle n'est pas retenue comme source potentielle de dangers pour le site de la nouvelle centrale TFE. Le CE prend acte de cette position mais il constate que cette conclusion n'a pas inclus les activités de l'usine AIRBUSHELICOPTERES comme source potentielle de dangers. Il constate que le site de cette usine est contigu à celui de la centrale TFE et des services de la société AMP, une clôture séparant les deux sites.

c/ Les autres dangers.

Ils sont de deux types :

--**LES CHUTES D'AERONEFS** : en fonction de la circulaire du 10/5/2010, la chute d'aéronefs est retenue comme source potentielle de dangers pour le site. Le CE prend acte, mais une question se pose : est ce que la notion d'aéronefs inclut les drones ?

--**LA MALVEILLANCE** : elle n'est pas retenue comme une source potentielle de dangers pour ce site. En effet, le projet de centrale TFE se situe, au sein de l'aéroport de Marseille Provence, dans une zone clôturée. Le CE prend acte mais constate qu'il a pu pénétrer dans le site deux fois sans être contrôlé : en voiture, à pieds. Il s'étonne que les actes de terrorisme ne soient pas inclus comme sources potentielles de dangers, surtout en période d'état d'urgence, même avec un dispositif de vidéo surveillance.

B/ Les dangers potentiels liés à l'intérieur du site.

Ils se rattachent soit aux produits utilisés, soit aux équipements. Ils peuvent aussi découler d'un effet domino.

a/ Les produits utilisés.

Trois types de produits présentent des dangers potentiels : le gasoil non routier (GNR), le gaz naturel et les fluides réfrigérants HFC R134a.

--**LE GASOIL NON ROUTIER (GNR)** : servant à l'alimentation des groupes électrogènes, ce produit présente un potentiel de danger notable seulement si sa température dépasse les 55°C. Il représente donc un danger potentiel car il est inflammable, nocif et dangereux pour l'environnement.

--**LE GAZ NATUREL** : il sert à l'alimentation des chaudières. Il présente un potentiel de danger notable car un incendie peut favoriser une explosion.

--**LES FLUIDES REFRIGERANTS HFC R 134a** : ce produit ne présente pas un potentiel de danger notable selon l'analyse du dossier de cette enquête. Cependant, il peut causer, en cas de confinement : des étourdissements, des confusions, des maux de tête.

Le CE prend acte des ces trois analyses.

b/ Les équipements.

Ces équipements sont : la chaufferie, les groupes électrogènes et les groupes froids.

--**LA CHAUFFERIE :**

Activité :	Cause du danger notable :	Potentiel de danger retenu par le dossier :
Alimentation en gaz naturel	Rupture de la canalisation intérieure	Oui, explosion de la chaufferie
Chaudière	Accumulation de gaz naturel dans une des chaudières	Oui, explosion de gaz naturel dans le foyer d'une chaudière
Chaudière	Montée en pression du corps de chauffe côté vapeur	Oui, explosion du pneumatique du corps de chauffe

--**LES GROUPES ELECTROGENES :**

Activité :	Cause du danger notable :	Potentiel de danger retenu par le dossier :
Groupes électrogènes	Fuite de GNR et incendie	Oui car présence potentielle d'un point chaud au sein de l'équipement/Feu de nappe dans une cuvette d'un groupe.

--**LES GROUPES FROIDS** : dans le cas de la fuite de liquide réfrigérant, le potentiel de danger n'est pas retenu car ce liquide est inexposable et ininflammable. De plus, le potentiel de danger n'est pas retenu en cas d'incendie dans un groupe froid, vu l'existence prévue d'un mur coupe feu (2H).

c/ L'effet domino.

Il constitue « L'ACTION D'UN PHENOMENE ACCIDENTEL AFFECTANT UNE OU PLUSIEURS INSTALLATIONS D'UN ETABLISSEMENT QUI POURRAIT DECLENCHER UN PHENOMENE ACCIDENTEL SUR UNE INSTALLATION OU UN ETABLISSEMENT VOISIN, COUDUISANT A UNE AGGRAVATION GENERALE DES CONSEQUENCES ». Il existe deux types d'effets dominos :

--LES EFFETS DOMINOS DE SURPRESSION : ces derniers peuvent pour origine : une explosion semi confinée de gaz dans la chaufferie, une explosion de gaz naturel dans le foyer d'une chaudière, un éclatement pneumatique du corps de chauffe d'une chaudière.

--LES EFFETS THERMIQUES : l'origine de cet effet est l'incendie dans une cellule du bâtiment des groupes électrogènes.

Le CE prend acte des diverses analyses rattachées à ces études. **Cependant, le dossier n'évoque pas l'effet domino dont l'origine est extérieure au site de la centrale TFE, comme l'usine voisine AIRBUS HELICOPTERES ou la chute d'un aéronef.**

3/Les rejets atmosphériques.

Ils sont évoqués dans le dossier de cette enquête et dans les observations du public.

A/ Les rejets dans le dossier de l'enquête.

Ce dernier présente trois mesures applicables à l'Aéroport Marseille Provence dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère du 22/8/2006, révisé le 17/5/2013. Ainsi, la réduction des émissions de l'Aéroport Marseille Provence 1 et 2 (MP1 et MP2) doit se faire à partir de 3 mesures :

- La suppression des Ground Power Unit (GPU) par l'électrification sur MP1 pour les postes au contact (échéance 2012),
- La suppression des GPU au large de MP1 et MP2 après une étude de faisabilité préalable (échéance 2013),
- La limitation du temps de fonctionnement des Auxiliary Power Unit (APU), appelés « groupes auxiliaires de puissance ».

A propos des rejets atmosphériques, l'analyse du dossier n'a pas permis au CE d'avoir des informations sur :

- L'application de ces trois mesures à l'Aéroport de Marseille Provence,
- L'application du plan d'urgence pour la qualité de l'air (PUQA) au même aéroport,
- Le Plan Régional sur la Qualité de l'Air de PACA applicable en 2016,
- Le Plan de Protection de l'Atmosphère des BOUCHES DU RHONE applicable en 2016.

A travers son analyse, le CE a pu recueillir quelques informations relatives aux rejets atmosphériques grâce au Schéma Régional Climat Air Energie applicable en 2016 et évoqué dans le dossier analysé.

B/ Les rejets à travers les observations d'une mairie et du public.

a/ La mairie de SAINT VICTORET

Son conseil municipal donne un avis favorable à ce projet avec une réserve relative aux deux points suivants :

- les mesures des quantités d'émission de gaz à effet de serre doivent être prises par un bureau d'étude externe,
- les valeurs de rejet doivent respecter l'arrêté ministériel du 28/8/2013.

b/Les observations tracées sur le registre de la mairie de VTROLLES :

--L'OBSERVATION 1A évoque 3 points par rapport aux rejets (voir annexes du rapport) : la surveillance non imposée pour la pollution atmosphérique, la référence à la COP21 pour les rejets, la liaison des ces rejets avec les jours d'ozone.

--L'OBSERVATION 2A évoque 4 points par rapport aux rejets (voir annexes du rapport) : le choix du gasoil qui est générateur de particules fines, les ambitions de la COP 21 pour la réduction des rejets polluants, la surveillance de ces rejets réduite à 1 mesure annuelle ou semestrielle, le choix d'un organisme indépendant pour la dite surveillance des rejets.

4/ Le carburant utilisé.

Le CE constate que le carburant, utilisé pour les groupes électrogènes, est le gasoil non routier (GNR). Ainsi, ces groupes électrogènes sont alimentés par l'intermédiaire de tuyauteries d'alimentation, à partir des installations de stockage du GNR. Avec ce carburant, les groupes fonctionneront :

- moins de 500H par an pour assurer les secours de l'alimentation électrique de cet aéroport,
- pendant 3 jours en temps de marche en secours continu.

Selon le dossier d'enquête, les rejets atmosphériques seront limités à ceux des chaudières et des groupes électrogènes. Surveillés et conformes aux seuils réglementaires, ces rejets seront limités à 50 m environ autour de la centrale TFE.

Au sujet du GNR, le CE constate et intègre les observations ou avis qui suivent.

A/ L'observation n°1 évoque la suppression du fioul pour les groupes électrogènes.

B/L'observation n°2 évoque :

- l'absence d'alternative au GNR,
- l'alimentation possible de ces équipements avec un carburant moins polluant : le gaz naturel du réseau GRDF, le gaz naturel liquéfié à stocker (GNL).

C/L'observation reçue évoque, parmi les 23 pages :

- la qualité des combustibles qui seront brûlés dans l'installation,
- le contrôle des paramètres de combustion.

D/ L'observation n°3 évoque :

- le choix du GNR est sa première interrogation,
- le gasoil non routier est nocif car il génère des particules fines,
- une étude technico-économique, comparative de solutions alternatives au GNR (gaz naturel ou géothermie), est absente du dossier,
- une telle étude a-t-elle été menée par AMP avant le choix du GNR ?

5/ Les mesures de protection et d'accompagnement.

Le CE a étudié les pièces IV et V du dossier de cette enquête, pour analyser ces mesures. Il a aussi étudié l'avis du Bataillon des Marins Pompiers de Marseille.

A/La pièce IV du dossier.

Elle comprend des mesures générales de prévention et la description de l'organisation des secours.

a/ Les mesures générales de prévention des risques et de protection :

- L'AMP a mis en place une organisation générale qui définit les rôles et les responsabilités des personnels et des sous traitants. Plusieurs rubriques s'y rattachent : formation de personnels, consignes d'exploitation,, consignes de sécurité, vérifications, habilitations particulières.
- Pour l'AMP, une des principales mesures de prévention du risque incendie-explosion est la maîtrise des sources d'inflammation. Cette maîtrise comprend plusieurs mesures techniques et organisationnelles : consignes de sécurité, permis feu, installations et matériels électriques, mise à la terre des réservoirs des camions et des canalisations, formation des personnels.
- Pour l'ensemble de la centrale TFE, la surveillance en continu du fonctionnement des installations est reportée sur des postes informatiques en salle de contrôle. En termes de détection incendie, cette centrale est équipée d'une centrale de détection : détecteurs de fumée optique, détecteurs linéaires de chaleur, détecteurs de flamme et détecteurs de gaz CH4.
- La centrale TFE est aussi soumise à des mesures particulières de : prévention/ protection pour la chaufferie, prévention/protection pour les groupes électrogènes, prévention du risque de pollution.

b/ L'organisation des secours dans la centrale TFE.

Basée sur une estimation des moyens, des moyens de lutte contre l'incendie sont prévus dans le projet et comprennent :

- **des poteaux d'incendie : 2 bornes et 1 projet de poteau sont à ajouter côté SUD),**
- **le RIA, Robinet Incendie Armé : un RIA est à positionner,**

- des extincteurs mobiles sont prévus,
- une réserve de sable.

Pour l'organisation des secours externes, l'accessibilité d'un véhicule de secours est prévue via une voie de 4 m de largeur.

B/ La pièce V du dossier.

Elle fait référence à une notice d'hygiène et de sécurité, elle se compose de :

- Dispositions législatives et réglementaires rattachées à la 4^{ème} partie du code du travail et aux textes associés : insonorisation, éclairage, chauffage, machines et appareils dangereux,
- La référence à l'organisation du travail,
- La prévention des risques,
- Les locaux nécessaires,
- Les acteurs en matière de sécurité.

C/ L'avis du Bataillon des Marins Pompiers de Marseille du 31/5/2016.

Les principaux points de ce dernier figurent dans le rapport de cette enquête, dans les annexes et sur le PV de synthèse du 6/10/2016.

PARAGRAPHE 4 : AVIS DU CE.

Nous, JEAN CLAUDE MUSCATELLI, commissaire enquêteur (CE), donnons un AVIS FAVORABLE au projet de DEMANDE D'AUTORISATION D'EXPLOITER LA NOUVELLE CENTRALE THERMO-FRIGO-ELECTRIQUE DE L'AEROPORT DE MARSEILLE-PROVENCE, situé sur le territoire de la commune de MARIGNANE, avec des préconisations et des recommandations.

I/ LES PRECONISATIONS.

Le CE propose des préconisations, au nombre de 16.

1/ La mesure des quantités d'émission des gaz à effet de serre.

Le CE ne préconise que l'exploitant de l'aéroport face appel à deux organismes indépendants accrédités pour effectuer cette mesure : DEKRA et AIR PACA. Ces deux structures effectueraient chacun une mesure un semestre dans une année. Chaque semestre, les résultats obtenus seraient diffusés auprès des trois municipalités concernées par cette enquête, afin de répondre au besoin de transparence exprimé.

2/ La collaboration entre le SDIS et le Bataillon des Marins Pompiers de Marseille.

Le CE préconise l'établissement d'un plan particulier d'intervention entre deux établissements industriels et les deux organisations de pompiers pour affronter un sinistre et les risques industriels, en l'absence d'un tel plan. Bien entendu, un tel plan concernerait les deux établissements industriels de cette zone, qui seraient impactés en même par un sinistre et qui sont contigus :

- *L'aéroport Marseille-Provence et sa centrale, sous la responsabilité du Bataillon des Marins Pompiers de Marseille,*
- *L'usine AIRBUS HELICOPTERS, sous la responsabilité du SDIS.*

A travers des exercices annuels et des réunions de travail, une telle collaboration favoriserait une meilleure coordination entre ces deux entités de pompiers, qui :

- *Ont une culture différente,*
- *Ont un statut différent,*
- *Ont une organisation différente,*
- *Sont rattachées à des responsables différents : la mairie de Marseille, le Conseil Départemental des BOUCHES DU RHONE.*

3/ La prévention des risques industriels.

Malgré l'absence d'obligations règlementaires et législatives, le CE préconise l'établissement d'un « POI » (plan d'opération interne), en complément du plan de sécurité incendie. Ce « POI » serait établis par rapport aux risques industriels éventuels de cette centrale.

Ainsi, l'exploitant devra renforcer, ou mettre en place :

- *Les plans d'évacuation,*
- *La formation des personnels et l'information sur les risques industriels,*
- *L'association des sous-traitants et des intervenants extérieurs à ces problématiques,*
- *La participation de ces diverses catégories aux exercices périodiques.*

4/ Le nouveau parking.

Le CE intègre les efforts de l'AMP pour travailler avec toutes les institutions de la région, afin de développer les transports alternatifs à la voiture, y compris avec la SNCF.

Cependant, le CE préconise à l'exploitant de l'aéroport d'intégrer les objectifs du Plan de Déplacements Urbains du Pays d'Aix pour donner l'avantage aux transports publics sur « le tout voiture ». Une telle approche est nécessaire en fonction de deux éléments :

- *Les problèmes de mobilité sur le territoire des BOUCHES DU RHONE,*
- *Le développement futur du trafic de l'aéroport.*

5/ La surveillance des accès à la direction technique et à la centrale.

Pour améliorer cette dernière, le CE préconise au gestionnaire de ces accès :

- *L'amélioration de la signalisation , qui lui est apparue peu efficace lors de ces deux visites,*
- *Un affichage efficace sur les dangers industriels éventuels au niveau de la centrale actuelle et future,*
- *L'installation d'un système de caméras de surveillance supplémentaires sur la route d'accès à la direction technique et sur le parking situé derrière le bâtiment de cette direction.*

En effet, en période d'état d'urgence et face à des visites extérieures, une meilleure réactivité s'impose. Ainsi, il a pu constater la faiblesse de celle-ci lors de ces deux visites :

- *Le 9/8/2016, il a pénétré en voiture par la voie d'accès principale,*
- *Le 6/10/2016, il a pénétré à pieds par le parking situé derrière le bâtiment de la direction technique.*

6/ Le survol de la centrale.

Les survols de centrales nucléaires, de certaines villes et d'aéroports par des drones non identifiés ont amené le CE à émettre une préconisation à ce sujet. Ainsi, il préconise à l'exploitant de renforcer la surveillance et le suivi dans ce domaine, avec la collaboration des autorités concernées par ce problème.

7 / Le caractère délicat des moteurs à gaz.

Pour les groupes de secours, le CE constate l'existence de divergences techniques entre la direction techniques de l'AMP et certaines observations ou note, quant à la fiabilité des moteurs à gaz par rapport aux moteurs à gasoil. Ces deux analyses différentes sont liées au caractère polluant du gasoil par rapport au gaz.

Une visite d'entreprise et une réunion d'information ont permis au CE de réaliser l'importance des progrès technologiques sur les moteurs de secours à gaz, depuis 10 ans et plus.

De ce fait, le CE préconise à l'exploitant de s'informer, pour le futur, sur ce type de combustible et cette problématique, en s'appuyant sur des expertises incontestées.

8/ La collaboration avec le CHSCT de l'AMP.

Le CE préconise au gestionnaire de s'appuyer sur le CHSCT et l'expertise du Bataillon des Marins Pompiers de Marseille pour la mise en place de certaines préconisations de ce Bataillon :

- *La répartition des dégagements des locaux recevant du personnel, tant en nombre qu'en largeur,*

- *L'éclairage de sécurité des locaux conforme aux normes et compatible avec les dangers de cette exploitation,*
- *L'équipement de l'établissement d'extincteurs judicieusement répartis.*

9/ Des contrôles périodiques.

Le CE préconise un contrôle mensuel ou bimensuel :

- *Des extincteurs et leur remplacement si besoin,*
- *Des installations électriques.*

10/ Equipement des bâtiments.

Le CE préconise un dispositif de désenfumage pour les bâtiments abritant des produits dangereux. A ce sujet, il conseille à l'exploitant de s'appuyer sur une expertise incontestée ou sur celle du Bataillon des Marins Pompiers de Marseille.

11/ La défense en eau.

Le CE préconise la mise à jour de cette défense contre l'incendie pour la nouvelle centrale, en s'appuyant sur la division prévention du Bataillon des Marins Pompiers de Marseille.

12/ Le déplacement de la station service.

Le CE préconise à l'exploitant de tenir compte, pour le futur, de l'information suivante (annexe 8 du rapport : note internet reçue) : « de nombreux aéroports européens s'orientent vers des carburants alternatifs propres en remplacement du diesel ou de l'essence ».

Le CE suggère donc à l'exploitant d'étudier pour le futur de possibles améliorations dans cette direction.

13/ La cogénération.

Le CE préconise de suivre la direction suggérée par la note internet (annexe 8 du rapport), reçue à ce sujet : « A l'instar d'autres aéroports, une cogénération en continu réduirait la facture énergétique globale ». Cette note affirme que de telles solutions « permettraient de générer des économies importantes d'énergie primaire (10 à 30 %) ».

Face à cette approche technologique différente, le CE suggère à l'exploitant d'étudier et d'analyser cette possibilité, pour le futur de cet aéroport, en s'appuyant sur des expertises incontestées.

14/ La construction de la nouvelle centrale.

Le CE préconise à l'exploitant de tenir compte des nuisances du chantier de la future centrale. Il lui suggère de s'appuyer sur le CHSCT et éventuellement les délégués du personnel de la

direction technique. Cette collaboration doit être envisagée pour prévenir les nuisances possibles, subies par le personnel, en matière de:

- *Troubles sonores : bruits divers,*
- *Troubles respiratoires : poussières et autres.*

15/ Le contrat avec EDF.

Le CE préconise à l'exploitant de renégocier, si possible, le contrat avec EDF pour obtenir une augmentation de la quantité d'énergie verte.

16/ Les normes parasismiques.

Le CE préconise à l'exploitant la mise en conformité parasismique du :

- *Bâtiment B52,*
- *Bâtiment remplaçant le bâtiment B53 appelé à être détruit.*

II/ RECOMMANDATIONS .

Le CE propose 2 recommandations.

1/ Les documents évoqués.

Les pages 35 et 37 du rapport font référence à 4 documents évoqués, qui ne figurent pas dans le dossier de l'enquête. Pour le futur, il serait de les introduire dans la suite de cette démarche.

2/ L'avis du CE.

Le CE invite l'exploitant à suivre son avis, figurant à la page 41 du rapport de cette enquête ;

Marseille, le 4/11/2016



JC MUSCATELLI

Maitrise en Droit.

Jean-Claude Muscatelli
COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

TABLE DES MATIERES

PARAGRAPHE 1 : LES CONSIDERANTS.....page 3.

PARAGRAPHE 2 : LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....page 4.

PARAGRAPHE 3 : ANALYSE ET MOTIVATION DU CE.....page 5.

1/ Le niveau économique et technique.....page 5.

2/ Les phénomènes dangereux.....page 7.

3/ Les rejets atmosphériques.....page 11.

4/ Le carburant utilisé.....page 12.

5/ Les mesures de protection et d'accompagnement.....page 13.

PARAGRAPHE 4 : AVIS DU CE.....page 14.

I / Les préconisations.....page 14.

II/ Les recommandations.....page 18.