

PRÉFET DE LA REGION PROVENCE – ALPES – CÔTE D'AZUR

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Marseille, le 31 mars 2011

Unité Territoriale des Bouches-du-Rhône
Équipe Territoriale de Marseille 1

Site du Prado

Standard : 04.91.83.63.63 - Fax : 04.91.83.64.09

Avis de l'autorité environnementale

GIDIC : P3/64-692

Affaire suivie par : Équipe territoriale Marseille 1

Objet : Avis de l'autorité environnementale au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Demande déposée par la SNCF – Technicentre PACA concernant son unité de maintenance de la Blancarde sur le territoire de la commune de MARSEILLE (12ème).

Réf : (1) Transmission préfectorale en date du 12 octobre 2010.

Affaire suivie par : Mme Martins.

(2) Courrier de la SNCF en date du 17 février 2011.

1. Présentation du projet :

La Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) – Technicentre PACA exploite une unité de maintenance des véhicules ferroviaires située au 38, traverse de la Trévaresse à Marseille (12ème).

Ce site, d'une superficie totale de 12 hectares (dont 14 317 m² d'ateliers de maintenance d'engins à moteur thermique et électrique), existe depuis 1919. Il s'inscrit aujourd'hui dans un environnement urbain et industriel dense.

D'après le plan d'occupation des sols (POS) de la ville de Marseille, le centre technique de la Blancarde est situé en zone UEs : zone dite « emprises ferroviaires ». Il se situe sur la parcelle n°42, section A.

Le centre fait l'objet d'un suivi au titre des installations classées pour la protection de l'environnement depuis 1968. Le tableau suivant reprend les différents arrêtés préfectoraux réglementant le site.

N° d'arrêté	Intitulé	Date	Régime	Statut actuel
324-1968	établissement d'un poste de dépotage, de stockage de gasoil et de pétrole spécial (PSP) pour le chauffage des remorques ferroviaires	04/01/1968	A	en activité, le PSP est remplacé par de l'huile
78-1979	établissement d'une installation de compression d'une puissance absorbée de 66 kW, d'une installation d'emploi à chaud d'huile (capacité d'huile réchauffée : 40m ³ , un atelier de charge d'accumulateurs (la puissance des redresseurs étant supérieure à 2,5 kW), un atelier d'entretien et de réparation mécanique dans les emprises SNCF du dépôt de Marseille-Blancarde	12/04/1979	D	En activité
120-1980	Établissement d'une installation de combustion	07/07/1980	D	en activité
202-1980	exploitation de deux installations de distribution de liquides inflammables	19/01/1981	D	en activité
51-1980	exploitation d'un atelier d'essais de moteurs à combustion interne	11/12/1985	D	à l'arrêt

Depuis 1985, la SNCF fait valoir son droit d'antériorité mentionné à l'article L.513-1 du code de l'environnement.

Dans une démarche de régularisation réglementaire, la SNCF a souhaité établir un dossier de demande de régularisation d'autorisation d'exploiter visant l'ensemble de ses activités.

2. Cadre juridique :

Compte-tenu de l'importance et des incidences du projet sur l'environnement, celui-ci est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L.122-1 et R.122-1-1 du code de l'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier de l'étude d'impact et de l'étude de dangers, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être mis à la connaissance du public.

Selon l'article R.122-13 du code de l'environnement, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant cette réception. Selon l'article R.122-1-1 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour le projet est le préfet de région ; pour préparer son avis, le préfet de région s'appuie sur les services de la DREAL.

Comme prescrit à l'article L.122-18 et R.512-3 du code de l'environnement, le porteur du projet a produit une étude d'impact et une étude de dangers qui ont été transmises à l'autorité environnementale. Il comporte l'ensemble des documents exigés aux articles R.512-2 à R.512-10.

Le dossier a été déclaré recevable et soumis à l'avis de l'autorité environnementale le 21 février 2011.

Le présent avis, transmis au pétitionnaire, est mis dans le dossier d'enquête publique.

Les installations projetées relèvent de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement, au titre des rubriques listées dans le tableau ci-dessous.

Rubrique nomenclature ICPE	Désignation de la rubrique	Volume déclaré	Régime et rayon d'affichage
2930-1a	Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie. La surface étant supérieure à 5 000 m ²	14 317 m ²	A 1km
1432-2b	Stockage en réservoirs manufacturés de liquides inflammables visés à la rubrique 1430 représentant une capacité équivalente totale supérieure à 10 m ³ mais inférieure à 100 m ³	Capacité équivalente 67,5 m ³	DC
1435	Stations-service : installations, ouvertes ou non au public, où les carburants sont transférés de réservoirs de stockage fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules à moteur, de bateaux ou d'aéronefs. Le volume annuel de carburant distribué étant supérieur à 100 m ³ et inférieur ou égal à 3 500 m ³	1 500 m ³	DC
2910A	Combustion à l'exclusion des installations visées par les rubriques 2770 et 2771. A. Lorsque l'installation consomme exclusivement, seuls ou en mélange, du gaz naturel, des gaz de pétrole liquéfiés, du fioul domestique, du charbon, des fiouls lourds ou de la biomasse, si la puissance thermique maximale de l'installation est supérieure à 2 MW, mais inférieure à 20 MW	4,7 MW	DC
1311	Stockage de produits explosifs, à l'exclusion des produits explosifs présents dans les espaces de vente des établissements recevant du public, supérieure ou égale à 30 kg et inférieure à 100 kg lorsque seuls des produits classés en division de risque 1.3 et 1.4 sont stockés dans l'installation.	Masse équivalente d'explosifs 29 kg	NC

A : Autorisation – DC : Déclaration soumise au contrôle périodique prévu par l'article L.512-11 du code de l'environnement – D : Déclaration – NC : Installations et équipements non classés mais proches ou connexes des installations du régime A.

Ce classement prend en compte les modifications apportées à la nomenclature des installations classées depuis le dépôt du dossier, à savoir :

- l'abaissement du seuil de déclaration de 250 à 30 kg équivalent d'explosifs au titre de la rubrique 1311 (décret 2010-875 du 26 juillet 2010),
- la suppression de la rubrique 2920-2 par le décret n°2010-1700 du 30 décembre 2010. Les installations de compression et réfrigération du site ne sont plus soumises à la rubrique 2920.

3. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le technicentre de la Blancarde est implanté dans une zone mixte urbaine et industrielle dense.

L'installation n'est a priori concernée par aucune protection réglementaire ni par aucun inventaire signalant un intérêt environnemental particulier. Elle est éloignée de toute zone naturelle protégée. Les enjeux environnementaux associés sont modérés. Ils consistent en une maîtrise des pollutions, des nuisances sonores et des risques accidentelles liées aux activités de maintenance des véhicules, de stockage et de distribution d'hydrocarbures.

3.1. Impacts sur les eaux

Il n'y a pas de cours d'eau à proximité du centre. Le cours d'eau le plus proche du centre est l'Huveaune situé à 1,5 km.

Les eaux souterraines sont constituées de « poches » d'eau plus ou moins isolées les unes des autres. Il n'y a pas a priori de nappe phréatique à cet endroit.

Une étude des eaux souterraines, menée en 2003, a démontré une pollution aux hydrocarbures et métaux lourds au niveau des zones de distribution de carburant. La SNCF ne prévoit pas de suivi de la qualité des eaux souterraines du fait de l'isolement des poches d'eaux souterraines et de l'élimination d'une partie des terres contaminées.

Le site est alimenté en eau potable par le réseau d'adduction de la ville de Marseille.

Les eaux usées rejetées proviennent :

- des eaux sanitaires rejetées dans le réseau d'assainissement public,
- des eaux pluviales : seul le bâtiment le plus récent présente un réseau séparatif des eaux pluviales qui sont rejetées directement dans le réseau d'eaux pluviales public.
- des eaux liées aux activités du technicentre : nettoyage des ateliers mécaniques, aire de lavage des véhicules, zones de distribution, de stockage et de dépotage de liquides inflammables... Elles font l'objet d'un traitement avant leurs rejets au réseau public de collecte des eaux usées de la ville de Marseille. Sept décanteurs/séparateurs d'hydrocarbures sont réparties sur l'ensemble du site et une station d'épuration en sortie de la voie de lavage des dessous de caisse.

3.2. Impact sur les sols

L'ensemble des stockages de produits chimiques et d'hydrocarbures est stocké sur bac de rétention. Les aires de distributions et les revêtements des ateliers sont étanches. Le risque de contamination des sols du site peut être considéré comme faible ou limité.

Une pollution des sols au niveau des anciennes zones de distribution a été mise en évidence par une étude menée en 2003. Suite à des travaux de rénovation, environ 1300 tonnes de terres contaminées ont été excavées et éliminées en filière adaptée.

3.3. Impact sur l'air

Les rejets gazeux ou particulaires du technicentre identifiés sont :

- des rejets diffus : par des solvants émis lors de l'utilisation de produits de nettoyage à base de composés organiques, et par les rejets des engins lors de manœuvre ;
- des rejets canalisés : par les installations de chauffage, et par les engins lors de leur maintenance dans les ateliers.

Les émissions du technicentre s'insèrent dans les émissions générales dues aux diverses activités de la ville de Marseille.

3.4. Impact sur l'environnement humain : niveau sonore

Une campagne de mesures de niveau sonore a été réalisée les 7 et 8 octobre 2009. Des dépassements des limites autorisées ont été mises en évidence sur deux points de mesures en limite de propriété. Les causes probables de nuisances ont été détectées et feront l'objet d'actions correctives. Une nouvelle campagne de mesures est prévue en avril 2011.

4. Qualité du dossier de demande d'autorisation

Les articles R.512-3 à R.512-6 définissent le contenu du dossier de demande d'autorisation, l'article R.512-8 définit le contenu de l'étude d'impact et l'article R.512-9 définit le contenu de l'étude de dangers.

L'étude d'impact comprend les six chapitres exigés par le code de l'environnement, et couvre l'ensemble des thèmes requis.

4.1. État initial et analyse des effets du site

Par rapport aux enjeux présentés dans la partie 3, le dossier a correctement analysé l'état initial et ses évolutions pour les enjeux.

L'étude prend en compte les périodes d'exploitation et d'après exploitation (remise en état et usage futur du site).

Elle prend en compte les impacts cumulés avec les autres installations présente dans la zone et la proximité des zones résidentielles et industrielles.

Le dossier présente une bonne analyse des impacts de l'installation sur les différentes composantes environnementales. Les impacts sont bien identifiés et bien traités. Il prend bien en compte les incidences directes, indirectes et permanentes du site sur l'environnement.

L'étude conclut, de manière justifiée à une absence d'impact notable sur les différentes composantes de l'environnement.

4.2. Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, l'étude présente de manière détaillée les mesures pour supprimer, réduire et compenser les incidences de l'exploitation. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement et les effets potentiels du site.

4.3. Conditions de remise en état et usage futur du site

En cas de cessation d'activité du site, la SNCF prévoit la mise hors fonction des installations et la mise en sécurité du site conformément à l'article R.512-39 du code de l'environnement.

Le dossier ne propose aucune restriction quant à un usage futur du site. Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, la remise en état, et les conditions de réalisation proposées sont présentées de manière claire et détaillée.

4.4. Résumés non techniques

Les résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers abordent tous les éléments du dossier. Ils sont lisibles et clairs.

5. Maîtrise des risques accidentels

5.1. Évaluation du contexte environnemental

L'étude de dangers fait une description et une caractérisation de l'environnement du site. Elle décrit les effets engendrés par le site sur l'environnement extérieur ainsi que les sources potentielles d'agression provenant de l'extérieur.

Aucune activité dangereuse n'a été identifiée à l'extérieur du site de la SNCF pouvant avoir un impact sur les installations du technicentre en cas d'accident.

Les intérêts à protéger sont :

- des habitations à proximité immédiate du site situées au nord et à l'est (environ 5500 personnes),
- des voisins industriels (une blanchisserie, une minoterie, un dépôt de tramways...),
- des axes de communication : traverse de la Trévaresse, chemin St Jean du désert.

Les différentes installations du site, leur fonctionnement et les produits utilisés sont également décrits.

5.2. Identification et caractérisation des potentiels de dangers

Les potentiels de dangers des installations, les causes d'accidents et les barrières de sécurité à mettre en place sont identifiés et caractérisés.

Les potentiels de dangers définis dans l'étude de dangers sont classés suivant :

- les produits : explosifs, combustibles, dangereux pour l'environnement...
- les activités : circulation des engins et des personnes sur le site, entretien des engins, distribution de liquides inflammables, dépotage...
- les utilités : installations de combustion, installations électriques, stockage de déchets, compresseurs...
- l'environnement extérieur : aléas climatiques, séisme, foudre, voisinage, transports...

5.3. Réduction des potentiels de dangers

L'exploitant a motivé les choix techniques et économiques conduisant à envisager ou à poursuivre la mise en œuvre de substances dangereuses et de procédés présentant des risques.

5.4. Accidents et incidents survenus, accidentologie

Aucun accident significatif n'a été observé sur le site.

Les événements pertinents relatifs à la sûreté de fonctionnement survenus sur d'autres sites mettant en œuvre des installations, des substances et des procédés comparables ont été recensés, à partir de la base de données ARIA.

Les recherches ont été établis sur les incidents survenus sur les sites suivants :

- site SNCF,
- atelier de maintenance mécanique,
- chaudière atelier et chaudière gaz naturel,
- stockage aérien d'hydrocarbures,
- compresseur.

5.5. Évaluation préliminaire des risques

L'exploitant a fourni une synthèse de l'évaluation préliminaire des risques. Elle détaille les événements possibles sur le site associés à leurs conséquences et examine la réduction de probabilité de ces événements en fonction des mesures prises sur le site.

L'évaluation des risques porte sur les phénomènes dangereux recensés lors de l'identification des potentiels de dangers. Elle est détaillée selon les étapes du fonctionnement du site.

Elle évalue les causes, les conséquences et le risque potentiel suivant la probabilité, la gravité et la criticité avant et après la mise en place des barrières de protection.

Les phénomènes étudiés sont liés :

- à la circulation des engins (collision),
- à l'activité d'entretien des engins et des utilités (épandage de produits dangereux, incendie de chaudière, de compresseur...),
- à l'approvisionnement en carburant des engins (épandage),
- au stockage des produits dangereux (incendie d'explosifs).

5.6. Quantification et hiérarchisation des différents scénarios en terme de gravité, de probabilité et de cinétique de développement en tenant compte de l'efficacité des mesures de prévention et de protection

L'étude de dangers ainsi faite est conforme à l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de l'occurrence, la cinétique et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées.

Le phénomène dangereux le plus intense retenu par la SNCF, est l'incendie des stockages d'hydrocarbures. Celui-ci a fait l'objet de modélisation de l'intensité du rayonnement thermique basé sur :

- un feu de la cuvette de rétention,
- une explosion de bac,
- une boule de feu,
- un boil over en couche mince.

5.7. Barrière de sécurité mis en place

Des mesures de sécurité ont été mises en place pour prévenir les risques.

Concernant la prévention et la lutte contre l'incendie :

- permis de feu,
- contrôle périodique des installations électriques,
- extincteurs avec vérification périodique,
- procédure d'organisation et d'évacuation incendie,
- équipements de protection individuels...

Au niveau des installations de stockage des hydrocarbures :

- d'un système de jauge des cuves de stockage avec alarme,
- d'un système de détection de présence d'hydrocarbures dans la cuvette de rétention,
- une vanne pied de bac à sécurité positive,
- un système de pompe.

5.8. Conclusion de l'étude de dangers

Les calculs des flux thermiques ont permis de conclure que l'incendie du stockage d'hydrocarbures n'engendre pas de rayonnement thermique en dehors des limites de propriété ni d'effet domino sur d'autres installations du site.

L'ensemble des scénarios étudiés dans l'étude de dangers ont été classés en catégorie de risque « acceptable ».

6. Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale

6.1. Avis sur le caractère complet de l'étude d'impact, la qualité et le caractère approprié des informations qu'elle contient

D'une manière générale, l'étude d'impact est claire, concise. Elle est complète et comporte toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement. Les enjeux sont limités. Elle est proportionnée aux enjeux.

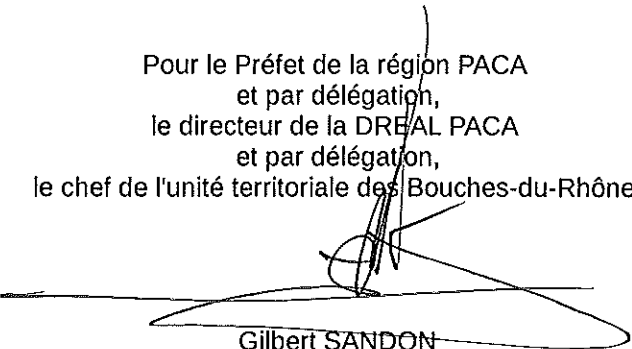
6.2. Avis sur la manière dont le projet prend en compte l'environnement

Le projet a bien identifié et pris en compte les enjeux environnementaux. La conception du projet et les mesures prises pour réduire les impacts sont appropriées au contexte et aux enjeux. Les conclusions du projet reprennent les conclusions de l'analyse des impacts sur l'environnement du projet.

L'enquête publique peut conduire à l'émergence d'enjeux ou faits nouveaux par rapport à cet avis basé sur les documents fournis par le pétitionnaire et les documents de planification connus à cette date. Il conviendra dans ce cas que les prescriptions proposées par l'inspection des installations classées prennent en compte ces nouveaux éléments.

Le présent avis est adressé à monsieur le Préfet du département des Bouches-du-Rhône en vue d'être joint au dossier mis à l'enquête publique.

Pour le Préfet de la région PACA
et par délégation,
le directeur de la DREAL PACA
et par délégation,
le chef de l'unité territoriale des Bouches-du-Rhône



Gilbert SANDON