

REPUBLIQUE FRANCAISE
PREFECTURE DES BOUCHES-DU-RHONE
COMMUNE DE MARSEILLE

ENQUETE PUBLIQUE

—
DEMANDE FORMULEE PAR LA
SNCF - TECHNICENTRE PACA

EN VUE D'ETRE AUTORISEE A EXPLOITER DIVERSES
INSTALLATIONS CLASSEES
AU SEIN DE L'UNITE DE LA BLANCARDE
A MARSEILLE (12^e)

RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE

1^{ère} partie : Rapport du commissaire-enquêteur

2^e partie : Conclusions motivées du commissaire-enquêteur

Annexes

Enquête publique réalisée du lundi 30 mai au vendredi 01^{er} juillet 2011 inclus

Commissaire-enquêteur : Bertrand FABRE-AUBRESPY

REPUBLIQUE FRANCAISE
PREFECTURE DES BOUCHES-DU-RHONE
COMMUNE DE MARSEILLE

ENQUETE PUBLIQUE

—

DEMANDE FORMULEE PAR LA
SNCF - TECHNICENTRE PACA

EN VUE D'ETRE AUTORISEE A EXPLOITER DIVERSES
INSTALLATIONS CLASSEES
AU SEIN DE L'UNITE DE LA BLANCARDE
A MARSEILLE (12^e)

RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE

1^{ère} partie : Rapport du commissaire-enquêteur

Enquête publique réalisée du lundi 30 mai au vendredi 01^{er} juillet 2011 inclus

Commissaire-enquêteur : Bertrand FABRE-AUBRESPY

REPUBLIQUE FRANCAISE
 PREFECTURE DES BOUCHES-DU-RHONE
 COMMUNE DE MARSEILLE

 DEMANDE FORMULEE PAR LA SNCF - TECHNICENTRE PACA
 EN VUE D'ETRE AUTORISEE A EXPLOITER DIVERSES INSTALLATIONS CLASSEES
 AU SEIN DE L'UNITE DE LA BLANCARDE A MARSEILLE (12°)

PREMIERE PARTIE – RAPPORT DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

Sommaire

I	OBJET DE LA DEMANDE	4
I.1	PREAMBULE.....	4
I.2	IDENTIFICATION DU DEMANDEUR	4
I.3	OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE : EXPOSE DES MOTIFS AYANT CONDUIT A LA DEMANDE	4
I.4	CADRE JURIDIQUE.....	5
I.5	NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET	7
I.5.1	<i>Description du site.....</i>	7
I.5.2	<i>Description et fonctionnement des installations.....</i>	10
I.5.3	<i>Description des différentes activités.....</i>	10
I.5.4	<i>Description des bâtiments et des activités.....</i>	11
I.5.5	<i>Les utilités</i>	11
I.6	COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A L'ENQUETE	11
I.7	ANALYSE DES DIFFERENTES PIECES DU DOSSIER.....	12
I.7.1	<i>Analyse de l'étude d'impact</i>	12
I.7.2	<i>Analyse de l'étude des dangers</i>	27
I.7.3	<i>Analyse du document hygiène et sécurité.....</i>	39
II	ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	43
II.1	PROCEDURE.....	43
II.1.1	<i>Désignation du commissaire-enquêteur</i>	43
II.1.2	<i>Arrêté d'ouverture d'enquête</i>	43
II.2	MODALITES DE L'ENQUETE.....	43
II.2.1	<i>Préparation de l'enquête.....</i>	43
II.2.2	<i>Contacts préalables avec le maître d'ouvrage et visite du site</i>	43
II.2.3	<i>Permanences</i>	43
II.2.4	<i>Publicité et information du public.....</i>	44
II.3	DEROULEMENT DE L'ENQUETE	44
II.4	CLOTURE DE L'ENQUETE	45
II.5	CONVOCATION DU PETITIONNAIRE	45
II.6	MEMOIRE EN REPONSE.....	45
II.7	MODALITES DE TRANSFERT DU DOSSIER ET DU REGISTRE D'ENQUETE.....	45
III	ANALYSE DES OBSERVATIONS.....	46
III.1	AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (DREAL)	46
III.2	AVIS SUR LE MEMOIRE EN REPONSE.....	46
III.3	AVIS DE LA COMMUNE DE MARSEILLE	46

I OBJET DE LA DEMANDE

I.1 PREAMBULE

Par correspondance en date du 05 octobre 2010 (Annexe I-1), le Directeur du Technicentre PACA¹ de la SNCF formule une demande d'autorisation d'exploiter (DAE) diverses installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) de l'Unité Opérationnelle (UO) de la Blancarde du Technicentre PACA de la SNCF. Il précise que ce dossier est réalisé aux fins de régularisation administrative afin d'obtenir une autorisation préfectorale couvrant l'ensemble de ses activités au titre des ICPE.

I.2 IDENTIFICATION DU DEMANDEUR

Le demandeur

Nom de l'exploitant	M. le Directeur du Technicentre PACA – UO Marseille Blancarde
Forme juridique	EPIC (Etablissement Public Industriel et Commercial)
Société mère	Société Nationale des Chemins de Fer Français
Adresse du siège social	34, rue du commandant René Mouchotte 75014 Paris
Pays	France

Information relative à l'établissement

Nom de l'établissement :	SNCF – Technicentre PACA de la Blancarde
Adresse du site d'exploitation :	38, Traverse de la Trévaresse 13 012 Marseille
Téléphone :	04.95.04.78.69 / 06.12.23.06.60
Télécopie :	

Nom du propriétaire	SNCF
Code APE	601 Z
N° SIREN	552 049 447
Personne chargée de suivre le dossier :	Alexandre VASSY
Personne signataire du dossier :	Patrick BONNY

I.3 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE : EXPOSE DES MOTIFS AYANT CONDUIT A LA DEMANDE

L'UO de la Blancarde est un établissement datant de 1919, qui a été construit pour répondre au développement important de l'activité ferroviaire au début du siècle et à la saturation du site de maintenance de Marseille Saint Charles.

¹ PACA : Provence, Alpes, Côte d'Azur

Cette unité offre une localisation stratégique : au centre de l'agglomération marseillaise, au droit d'un nœud ferroviaire, au centre du réseau de lignes de la région PACA et à proximité de la gare Saint Charles (3^{ème} gare de province avec environ 15,5 millions de passagers – données 2008).

De nombreuses modifications ont été réalisées, associées à la modernisation des équipements de maintenance et de l'équipement ferroviaire. Le site continue de faire l'objet d'une réhabilitation progressive avec la modernisation de la station-service du site, la construction d'une nouvelle voie de lavage des dessous de caisse (2004-2005) associée à une station de traitement des eaux usées, la modernisation progressive du parc de chaudières,...

Actuellement, le site de la Blancarde est autorisé à développer différentes activités grâce aux arrêtés préfectoraux suivants :

- arrêté préfectoral du 04/01/1968 relatif à l'établissement d'un poste de dépotage, de stockage de gasoil et de pétrole spécial pour le chauffage des remorques ferroviaires ;
- arrêté préfectoral du 12/04/1979 relatif à l'établissement d'une installation de compression, d'une installation d'emploi à chaud d'huile, d'un atelier de charge d'accumulateurs et d'un atelier d'entretien et de réparation mécanique ;
- arrêté préfectoral du 07/07/1980 relatif à l'établissement d'une installation de combustion ;
- arrêté préfectoral du 19/01/1981 relatif à l'exploitation de deux installations de distribution de liquides inflammables de 2^e catégorie ;
- arrêté préfectoral (document non daté) relatif à l'exploitation d'un poste de tarage pour engins de traction diesel.

D'autres unités du site ont fait l'objet des déclarations suivantes :

- déclaration du 07/08/1980 relative à l'exploitation de trois ateliers d'entretien d'engins de traction ferroviaire ;
- déclaration du 22/07/1985 relative à l'exploitation d'un atelier d'essais de moteurs à combustion interne.

Le Technicentre de la Blancarde fait également valoir son droit d'antériorité, comme ceci est mentionné à l'article L.513-1 du Chapitre III (Livre V) du Code de l'Environnement.

Dans une démarche ISO 14 001 et de régularisation administrative réglementaire, le Technicentre PACA a souhaité toutefois établir un dossier de demande de régularisation d'autorisation d'exploiter afin d'obtenir une autorisation préfectorale couvrant l'ensemble de ses activités.

C'est vis-à-vis de la présence d'ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et d'engins moteur que le présent dossier de demande d'autorisation d'exploiter est constitué.

I.4 CADRE JURIDIQUE

L'enquête publique, ouverte au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), résulte des dispositions du Code de l'Environnement, notamment le Livre I, Titre II, Chapitre III et le Livre V, Titre 1^{er}.

Le pétitionnaire précise donc ci-après quelles sont les activités de cet établissement soumises à la réglementation relative aux ICPE ainsi que les rubriques associées :

Activités exploitées	N° rubrique	Description	Volume déclaré	Seuil atteint ²	Rayon d'affichage
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	2930-1a	Ateliers de maintenance des Trains Express Régionaux (TER)	Surface totale de 14 317 m ² .	A	1 km
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	1432-2B	Le stockage de produits inflammables est de 2 cuves de 150 m ³ + 1 cuve de 37,5 m ³ de gasoil	Capacité équivalente à 67,5 m ³	DC	
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, 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	1435	Station service distribuant du gasoil	Le volume annuel équivalent de gasoil est de $7\,500/5 = 1\,500$ m ³	DC	
Réfrigération ou compression	2920-2 ³	Compresseurs et climatiseurs			
Combustion à l'exclusion des installations visées par les rubriques 2770 et 2771. A : lorsque l'installation consomme du gaz naturel	2910A	Chaudières : 1 chaudière ayant une puissance de 2.9 MW ; 6 chaudières respectivement de 120 kW, 2x380kW, 720 kW, 24 et 162 kW	La puissance présente sur le site est de : 4.7 MW	DC NC	
Stockage des produits explosifs, en quantité supérieure ou égale à 30 kg ⁴ et inférieure à 100 kg lorsque seuls des produits classés en division de risque 1.3 et 1.4 sont stockés dans l'installation.	1311	Torches et pétards présents sur le site	Masse équivalente d'explosifs 29 kg	NC	

² A : autorisation ; D : déclaration ; C : soumis au contrôle périodique prévu par l'article L.512-11 du Code de l'Environnement ; NC : installations et équipements non classés mais proches ou connexes des installations du régime A..

³ La rubrique 2920 a été supprimée par le décret n° 2010-1700 du 30 décembre 2010. La date de demande d'autorisation (05 octobre 2010) étant antérieure à celle du décret, les installations de réfrigération et compression du site ne sont donc plus soumises à la rubrique 2920.

⁴ L'abaissement du seuil de déclaration de 250 à 30 kg équivalents d'explosifs au titre de la rubrique 1311 a été décidé par décret n° 2010-875 du 26 juillet 2010.

I.5 NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

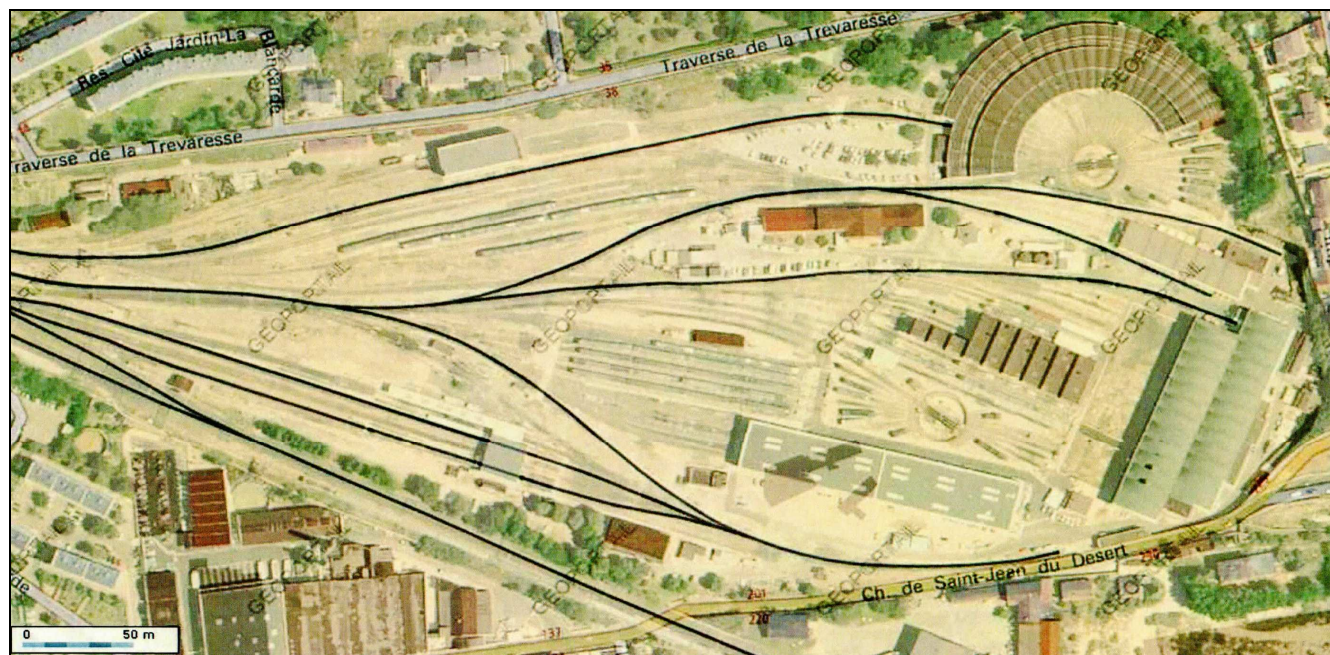
I.5.1 DESCRIPTION DU SITE

Le Technicentre PACA de la Blancarde est situé sur le territoire de la commune de Marseille (Bouches-du-Rhône), dans le 12^e arrondissement (Cf. vue ci-dessous).



Localisation du site - Carte IGN Marseille – Carpentras au 1/50 000^e

Le site est délimité - au Sud, par le chemin de Saint-Jean du Désert - au Nord, par la Traverse de la Trévaresse.



Plan de situation du site

Le site, d'une superficie d'environ 12 hectares, dont une surface bâtie d'environ 17 500 m², comprend :

- Une partie administrative :
 - bâtiment « Direction du Technicentre PACA et services d'appui »,
 - bâtiment de service.
- Des installations techniques :
 - bâtiment « Atelier levage avec magasin, bureau d'organisation du travail et bureau du chef d'atelier »,
 - bâtiment « Atelier fosse à vérin »,
 - bâtiment « Atelier TER 2N NG »,
 - bâtiment « Atelier X TER »,
 - bâtiment « Atelier Rotonde Nord »,
 - bâtiment « Atelier TER 2N »,
 - aires de distribution centrale et Sud (gazole, huile, liquide de refroidissement, lave-vitres, sable),
 - machine à laver au défilé,
 - aire de stockage de gazole et d'huile,
 - plus d'une quarantaine de voies de stockage d'engins.

Le plan de masse du site figure ci-après :

I.5.2 DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT DES INSTALLATIONS

Le Technicentre PACA est un établissement SNCF chargé de la maintenance des véhicules ferroviaires ; l'UO la Blancarde assure la maintenance de niveau 2 et de niveau 3 sur les locomotives et les rames dont elle a la gestion, à savoir :

- l'approvisionnement des engins (gasoil, huile, liquide de refroidissement, sable, lave glaces) ;
- la maintenance légère des engins (changement filtres à air, filtres à huile, plaquettes de freins, entretien des pièces mécaniques, vidanges, entretien essieux, essais freinage,...) ;
- le nettoyage intérieur et extérieur des engins.

La maintenance est réalisée aussi bien sur des matériels électriques que thermiques.

L'UO de la Blancarde travaille pour trois clients principaux (SNCF, TER Languedoc Roussillon et TER PACA). Elle assure la maintenance de 200 rames et locomotives pour un chiffre d'affaires d'environ 18 millions d'euros (données : Journal interne de la SNCF de juin 2008 – n° 4).

Le site emploie environ 300 personnes et fonctionne 24h/24, 7j/7, avec une réduction de l'activité le week-end.

I.5.3 DESCRIPTION DES DIFFERENTES ACTIVITES

I.5.3.1 Les pôles Appui du Technicentre PACA

Ces pôles sont le pôle des Ressources Humaines, le pôle Gestion – Finances – Investissement et le pôle Qualité – Sécurité. Ces pôles s'occupent de l'ensemble des sites du Technicentre PACA (sites d'Avignon, de Briançon, de Nice et de Marseille). La logistique industrielle qui fait partie du pôle Appui gère les pièces et les approvisionnements.

I.5.3.2 La traction

Sur le site est implantée une unité de production traction qui réalise les activités de :

- conduite des trains,
- gestion du personnel roulant.

I.5.3.3 Le mouvement

Ce secteur est rattaché au Technicentre PACA et est caractérisé par :

- la gestion du parc d'engins thermiques,
- les manœuvres du matériel roulant : tout engin entrant ou sortant ou se déplaçant sur le site,
- l'approvisionnement du matériel roulant,
- le lavage des trains,
- la composition des trains.

I.5.3.4 La maintenance

Il s'agit de l'unité de production maintenance du matériel roulant :

- organes de roulements, bogies,
- moteurs thermiques,
- équipements électriques,
- freins,

- dépannage,
- maintenance des installations du site et stockage des pièces (magasin).

I.5.4 DESCRIPTION DES BATIMENTS ET DES ACTIVITES

I.5.4.1 Ateliers de maintenance

Sur le site du Technicentre de la Blancarde, sont implantés plusieurs ateliers de maintenance où sont exercées des activités d'entretien et de réparation, pour un total de surface d'ateliers de 14 317 m².

I.5.4.2 Description de la station service

Sur le site du Technicentre de la Blancarde, est utilisée une station service pour l'approvisionnement des engins. Elle est composée de distributeurs de carburant avec un débit total de 40 à 50 m³/h, répartis en quatre zones de distribution. En considérant que la consommation annuelle de gasoil augmente de 10% chaque année, la consommation annuelle estimée en 2012 sera d'environ 7 500 m³.

I.5.4.3 Capacité de l'UO de la Blancarde

En termes d'effectifs, les 330 personnes travaillant sur le site, sont réparties dans les 4 activités de la façon suivante :

- 40 personnes pour l'UP Traction,
- 180 personnes pour l'UP Maintenance,
- 70 personnes pour le Mouvement,
- 40 personnes pour les pôles d'Appui (administratif).

Nombre d'entrées annuelles : 24 000 (toutes activités confondues).

Pour le ravitaillement des engins, environ 11 000 passages d'engins sont réalisés annuellement avec ravitaillement en carburant (gasoil), sable et huile.

Pour l'activité maintenance, une moyenne de 20 engins par jour est immobilisée sur le site afin d'être entretenus ou réparés. Dans une journée type, les catégories d'engins sont réparties de la manière suivante :

- locotracteurs : 1 unité entretenue par jour,
- autorail, automoteurs : 15 unités entretenues par jour,
- locomotives : 4 unités entretenues par jour.

I.5.5 LES UTILITES

L'UO de la Blancarde utilise plusieurs sources d'énergie :

- air comprimé : 9 compresseurs assurent la production d'air comprimé pour une puissance de 179.2 kW,
- électricité : un local protégeant 2 transformateurs à huile de capacité de 458 kg et 290 kg d'huile,
- gaz : 7 chaudières à gaz réparties sur l'ensemble du site, alimentant les différents bâtiments et ateliers avec une puissance totale de 4.7 MW,
- eau : le site est alimenté en eau potable par le réseau d'adduction de la ville de Marseille. La consommation de l'établissement en 2009 a été estimée à 12 675 m³.

I.6 **COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A L'ENQUETE**

Le dossier de demande d'autorisation d'exploiter une installation classée du Technicentre PACA de La Blancarde à Marseille (13) comprend :

- 5 parties numérotées de 1 à 5 comme indiquées par le tableau suivant :

1	Lettre de demande
2	Rapport de présentation de la SNCF
3	Etude d'impact ainsi que l'évaluation des risques sanitaires
4	Etudes de dangers
5	Notice « hygiène et sécurité »

- Compléments d'informations au dossier, transmis par lettre du Technicentre SNCF à la Préfecture des Bouches-du-Rhône le 17 février 2011.
- Avis de l'autorité environnementale au titre des ICPE en date du 31 mars 2011 rédigé par les services de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

I.7 ANALYSE DES DIFFERENTES PIECES DU DOSSIER

Le dossier soumis à l'enquête publique est constitué conformément à l'article R.123-6 (composition du dossier d'enquête) du Code de l'Environnement. Il s'agit d'un classeur d'environ 184 pages plus annexes, tableaux et figures, dont les différentes parties sont séparées par des intercalaires de couleur et sont clairement identifiées pour une lecture facilitée avec sommaire systématique. Les études d'impact et de dangers s'articulent respectivement conformément à l'article R.512-8 et à l'article R.512-9 du Code de l'Environnement.

Remarques du commissaire-enquêteur : Le dossier mis à la disposition du public, bien que dense et relativement technique, est de bonne qualité et conforme à la réglementation en vigueur. Une présentation claire des sujets traités et une argumentation développée ont permis de prendre la mesure de toutes les incidences générées par les diverses activités, en particulier dans les études d'impact et de dangers.

La cartographie, les graphiques, les tableaux et annexes contenus dans le dossier ont participé à la compréhension de la demande.

La mise à disposition du public de résumés non-techniques était également de nature à améliorer la consultation du dossier

En conclusion, le commissaire-enquêteur n'a pas de remarque particulière à formuler sur le dossier d'enquête.

I.7.1 ANALYSE DE L'ETUDE D'IMPACT

Nous allons brièvement analyser les principaux points de l'étude d'impact environnemental présentée par le pétitionnaire.

1.7.1.1 Analyse de l'état actuel du site et de son environnement

1.7.1.1.1 Localisation du secteur d'étude

Le terrain occupé par le site de la Blancarde est relativement plat, à une altitude de 50 m NGF.

Le site est entièrement clôturé. Deux portails fermés permettent l'accès des véhicules au site. L'accès du personnel et des visiteurs à pied se fait également par deux portails fermés situés sur la traverse de la Trévaresse (au Nord du site) et sur le chemin de Saint-Jean du Désert (au Sud du site). Un accès piétons existe enfin depuis la gare de La Blancarde ; il est réservé au personnel du site (porte fermée).

D'après le plan d'occupation des sols (POS) de la ville de Marseille, approuvé le 22/12/2000, modifié le 13/10/2008, le Technicentre PACA est situé en zone UEs : zone dite « emprises ferroviaires ».

I.7.1.1.2 Environnement naturel

Analyse paysagère : le site se trouve dans le bassin de Marseille, en bordure Nord de la vallée de l'Huveaune, au pied de collines aux pentes peu marquées. Il est implanté en zone urbaine et industrielle. Cette zone est caractérisée par un paysage urbain constitué d'immeubles et de résidences d'habitation au Nord et à l'Est, de bâtiments industriels et d'une voie ferrée au Sud, et d'une gare SNCF à l'Ouest (gare SNCF de la Blancarde). Le site, relativement plat, est surplombé en limite Nord et en limite Est par des habitations, situées sur des terrains à une altitude supérieure de 5 à 10 mètres à l'altitude du site. Un mur de soutènement sépare le site des habitations situées à l'Est, impasse des Bons amis.

Les espaces protégés : seule une ZNIEFF⁵ terrestre de type II se situe à environ 3.5 km au Sud du site, en limite Sud de l'agglomération marseillaise : la ZNIEFF du massif des Calanques.

I.7.1.1.3 Environnement physique

Contexte géologique : le site est localisé dans le bassin de Marseille, unité appartenant à la Basse-Provence calcaire et entièrement bordée par la mer. D'après la carte géologique de Aubagne-Marseille (carte BRGM n° 1044 au 1/50 000°), le site repose sur des terrains d'âge Stampien (Oligocène), formations détritiques très variées accumulées sur de très grandes puissances (plusieurs centaines de mètres). La formation est argilo-gréseuse et conglomératique.

Hydrologie (eaux superficielles) : le pétitionnaire mentionne que la zone d'étude est éloignée de tout cours d'eau. Les plus proches sont le Jarret (à 2.5 km au Nord de la zone d'étude) et l'Huveaune (à 1.5 km au Sud du site).

Hydrogéologie (eaux souterraines) : au droit du site, le principal aquifère identifié est l'oligocène. Il est constitué de réservoirs localisés dans les conglomérats (niveaux sablo-argileux et marnes bleues) qui sont plus ou moins isolés les uns des autres. Le contexte hydrogéologique n'est donc pas caractérisé, selon le pétitionnaire, par une nappe phréatique mais par des poches d'eau où la circulation peut être aléatoire.

Climatologie : selon *Météo France*, le site est situé dans une région correspondant au climat méditerranéen, avec une température moyenne sur une année de 15.7°C, une hauteur moyenne annuelle des précipitations de 519.8 mm et des vents dominants en provenance du secteur Nord-ouest.

Qualité de l'air : le Technicentre de la Blancarde se situe à proximité de grands axes routiers (autoroute A50, boulevard Sakakini, ...) et des zones industrielles de la vallée de l'Huveaune. Selon une étude menée par *Atmo PACA* entre 2000 et 2005 sur les émissions polluantes au droit de la commune de Marseille, ces activités (trafic routier et industries) sont les principales sources de rejets atmosphériques du secteur.

Risques naturels : le pétitionnaire rappelle que le site est localisé dans une zone où le risque retrait-gonflement des argiles est moyen. En outre, le site n'est pas localisé en zone inondable, ni concernée par les risques de glissement de terrain et de cavités souterraines. Enfin, le risque sismique de cette zone est négligeable mais non nul (zone de sismicité 0).

Remarque du commissaire-enquêteur : le ruissellement urbain, en cas de fortes pluies, constitue un risque non négligeable compte tenu de la topographie du site et de son environnement immédiat (forte déclivité du chemin de Saint-Jean du Désert, présence d'un talweg à l'extrémité Ouest du site et d'une cuvette au droit du groupe HLM de La Blancarde, à l'amont immédiat du site). Bien que le site ne soit pas localisé en zone inondable, le risque d'inondations n'est donc pas à exclure et peut avoir des conséquences sur l'environnement.

⁵ ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique

A cette remarque, le pétitionnaire apporte les précisions suivantes : « Comme vous le soulignez, le site n'est pas situé en zone inondable, il n'y a donc pas besoin de prendre des mesures particulières. Par ailleurs le site n'a fait l'objet d'aucune inondation depuis sa création en 1919.

Cependant, l'ensemble des produits et déchets dangereux sont rangés sur des rétentions. Les produits dangereux situés à l'extérieur des bâtiments sont conservés dans des armoires fermées et équipées d'une rétention. »

I.7.1.1.4 Environnement humain

Démographie : le pétitionnaire relève que, comparativement aux autres arrondissements de la ville de Marseille, la densité de population est plus importante dans le 12^e arrondissement.

Contexte socio-économique : selon le pétitionnaire, Marseille, aujourd'hui deuxième ville de France avec plus de 850 000 habitants, est à la tête de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole qui regroupe 1 023 972 habitants ; au recensement de 2006, le taux de chômage s'élevait à 18.23%.

Habitats et industries : le quartier de la Blancarde est peuplé d'environ 14 500 personnes (recensement INSEE 2006). Le site est implanté en zone urbaine mais aussi industrielle. On recense ainsi :

- au Nord : des immeubles d'habitation (les premiers immeubles se situent à environ 50 mètres des limites du site) et des maisons individuelles,
- à l'Est : des maisons individuelles (les premières habitations se situent en limite de propriété et sont surélevées d'environ 5 à 10 mètres par rapport au site),
- au Sud : des entrepôts et usines (les premiers bâtiments se situent à environ 10 mètres des limites du site),
- à l'Ouest : des voies ferrées puis des immeubles d'habitation (les premiers immeubles se situent à environ 100 à 200 mètres par rapport au site).

Equipements collectifs : le pétitionnaire en a recensés 14 dans un rayon de 1 km autour du site, dont 11 établissements scolaires, le plus proche étant situé à 300 m au Nord du site ; 1 maison de retraite, située à 400 m au Nord-ouest du site ; 1 hôpital et 1 clinique, situés à 800 m du site, respectivement au Sud-ouest et au Nord-est du site.

Patrimoine culturel : le pétitionnaire mentionne qu'aucun patrimoine culturel n'a été recensé à proximité immédiate du site.

Circulations et transport : le pétitionnaire indique que :

- concernant le **trafic routier**, le site est desservi par le chemin de Saint-Jean du Désert au Sud et par la traverse de la Trévaresse au Nord.

De nombreux axes de communication se trouvent par ailleurs à proximité du site : autoroute A50 reliant Marseille à Aubagne (situé à 1.2 km au Sud du site), le boulevard Jean Moulin puis le boulevard Sakakini (situés à 1 km à l'Ouest du site), le futur périphérique Est de la ville de Marseille (situé à 0.5 km à l'est du site).

- concernant le **tramway**, la station de Saint-Jean du Désert est située à 300 m du site.
- concernant le **trafic ferroviaire**, sont mitoyennes au site, la gare de Marseille-Blancarde à 400 m à l'Ouest et la voie ferrée reliant Marseille à Aubagne en limite Sud-ouest, laquelle représente un trafic important.

Servitudes d'utilité publique : au droit du site, le pétitionnaire indique qu'une seule servitude s'applique, à savoir une servitude radioélectrique relative aux transmissions concernant la protection des centres de protection contre les perturbations électromagnétiques – PT1.

I.7.1.2 Effets directs et indirects de l'installation sur l'environnement

I.7.1.2.1 Effets sur les milieux naturels

Impact sur le paysage : le site de la Blancarde se situe dans le bassin de Marseille, au cœur d'un tissu urbain dense. Le site a une topographie plane. Dans les parties Nord et Est, il présente une partie en contrebas d'une zone rocheuse, lui permettant de s'insérer dans un environnement urbain et pavillonnaire, à proximité de zones dédiées au transport et à la mobilité. Le pétitionnaire indique qu'un effort est réalisé pour l'intégration des nouveaux bâtiments (bardage métallique moderne).

Impact sur la faune et la flore : le site de la Blancarde est implanté en zone urbaine et ne se situe pas à proximité d'espaces naturels sensibles. Le site est végétalisé uniquement en bordure Nord, Nord-est et Sud de l'enceinte. Selon le pétitionnaire, l'impact sur la faune et la flore peut être considéré comme faible.

Impact sur les espaces protégés : le site n'a aucun impact sur les zones protégées situées à plus de 3 km autour du site.

Impact sur l'eau : le pétitionnaire évalue l'impact de l'installation sur la gestion de la ressource en eau, la gestion des eaux pluviales et la gestion des rejets aqueux.

S'agissant de la ressource en eau, le pétitionnaire précise que l'UO de la Blancarde est alimentée en eau potable par le réseau d'adduction de la ville de Marseille. Cette eau est destinée à :

- des usages domestiques,
- des opérations de lavage des organes de roulement, des moteurs, des bogies et des pièces mécaniques,
- des opérations de nettoyage des sols et des fosses de vidange des ateliers de maintenance,
- des opérations de lavages automatiques des motrices et des rames,
- l'alimentation quotidienne des caisses à eau des toilettes des autorails.

Cette consommation a un impact faible sur les ressources en eau potable de la ville de Marseille.

Remarque du commissaire-enquêteur : le pétitionnaire indique dans l'étude d'impact que « le réseau d'alimentation présente un système anti-retour » (page 40 sur 72), alors que la Société des eaux de Marseille mentionne, dans son avis du 14 avril 2011, que les installations d'alimentation en eau potable ne sont pas en conformité (aucun des 5 compteurs n'est en effet équipé de clapet anti-retour) et qu'elles sont à contrôler au moins une fois par an.

A cette remarque, le pétitionnaire indique que : « Après un contrôle de nos installations, nous avons effectivement constaté l'absence de système anti retour sur les réseaux d'adduction. La Société des Eaux de Marseille, nous a fait part de ce problème au mois d'avril 2011. Une étude est actuellement menée avec cette dernière pour la mise en place des dispositifs recommandés.

A ce jour nous avons reçu les devis de la société des Eaux de Marseille, la mise en place de ces dispositifs devraient avoir lieu au plus tard fin 2012 (les devis peuvent être consultés). »

S'agissant des eaux pluviales, elles sont gérées de deux façons différentes selon leur localisation ; celles des toitures du bâtiment et des voiries situées dans la zone périphérique de l'atelier TER 2N NG sont collectées dans un réseau de type séparatif, puis rejetées dans un réseau de la ville de Marseille, chemin de Saint-Jean du Désert ; celles des autres endroits du site sont collectées au droit du réseau unitaire et rejetées avec les eaux usées dans l'ouvrage UO 150/180 de la ville de Marseille situé en limite Ouest du site.

S'agissant enfin des rejets aqueux, le pétitionnaire indique que les activités du site en génèrent 10 395 m³ environ.

Mises à part les eaux usées collectées au droit de la voie de lavage des dessous de caisse (atelier TER 2N NG) qui sont les seules à être traitées grâce à une station d'épuration par des techniques physico-chimiques, l'ensemble des effluents générés par les activités du site passe par des dispositifs de prétraitement des eaux de type débourbeur/séparateur.

Une fois traités, le site déverse ses effluents dans le réseau unitaire de la ville de Marseille par l'intermédiaire de quatre branchements : un branchement pour les eaux usées domestiques provenant du bâtiment de formation et trois branchements pour les eaux usées autres que domestiques.

En conclusion, selon le pétitionnaire, aucun rejet n'est réalisé dans le milieu naturel et l'ensemble des effluents produits sont collectés et rejetés dans le réseau d'eaux usées de la ville de Marseille après traitement sur site. Bien qu'aucun impact n'existe selon le pétitionnaire, ce dernier envisage néanmoins de mettre en place un obturateur sur le réseau, en cas de pollution accidentelle, sous un délai de trois ans.

Remarque du commissaire-enquêteur : la mise en place d'un obturateur sur le réseau indiquée par le pétitionnaire sous un délai de trois ans est une bonne mesure à condition que celle-ci permette bien l'obturation de l'évacuation des rejets aqueux mais aussi celle des eaux pluviales et de ruissellement. En effet, cet (ces) obturateur(s) sera(ont) utile(s) en cas de pollution accidentelle mais aussi en cas d'extinction d'un éventuel sinistre en conservant les eaux sur le site.

A cette remarque, le pétitionnaire précise que : « Je vous confirme que nous mettons tout en œuvre pour que les dispositifs d'obturation des réseaux soient en service sous trois ans. Actuellement nous avons reçu deux entreprises qui pourront réaliser les études et les travaux. Nous sommes en attente de leurs devis respectifs.

Ce dispositif servira en cas de déversement accidentel et en cas d'incendie pour retenir les eaux d'extinction. »

Impact sur les eaux souterraines : le pétitionnaire indique qu'au droit du site, le contexte hydrogéologique est constitué de niveaux réservoirs, des « poches » d'eau localisées dans les conglomérats qui sont plus ou moins isolés les uns des autres.

La campagne d'investigations sur les eaux souterraines réalisée en 2003 par *ATOS Environnement* a permis de confirmer l'absence de nappe phréatique au sens strict au droit du site.

Compte tenu de ces caractéristiques et de la faible vulnérabilité de la ressource en eau, il n'est pas prévu de suivi de la qualité des eaux souterraines au droit du site de la Blancarde. Selon le pétitionnaire, les activités exercées sur le site ne génèrent pas d'impacts directs sur les eaux souterraines.

Impact sur les sols : le site de la Blancarde se caractérise par le stockage de nombreux et divers produits.

Impact sur l'air : le pétitionnaire indique que les rejets gazeux ou particuliers du Technicentre de la Blancarde ont pour origine :

- ◆ des rejets diffus : les solvants émis lors de l'utilisation des produits de nettoyage à base de composés organiques ainsi que les rejets des engins lors de manœuvres.
- ◆ des rejets canalisés : les installations de chauffage fonctionnant au gaz naturel (7 chaudières) ainsi que les rejets des engins lors de leur maintenance dans les ateliers.

Les différents rejets atmosphériques du site font l'objet de contrôles réglementaires périodiques.

Impact sur le climat : le site ne génère pas de gaz à effet de serre, excepté pour le dioxyde de carbone généré par la circulation des engins. Ces émissions s'insèrent dans la pollution générale de la ville de Marseille. Le site a donc un impact limité sur le climat.

I.7.1.2.2 Impact sur l'environnement humain

Activités humaines : le site de la Blancarde s'insère dans le milieu semi-industriel présent dans le secteur d'étude. Historiquement, le site, alors isolé, s'est implanté en 1919. L'urbanisation s'est développée pour atteindre le site et venir l'entourer.

Protection des biens matériels et du patrimoine culturel : le site n'est pas localisé à proximité d'un bien matériel et/ou d'un patrimoine culturel. Le pétitionnaire considère donc que le site n'a pas d'impact sur ces derniers.

Bruit : pour évaluer l'impact sonore des installations, le pétitionnaire indique qu'une campagne de mesures de bruit a été réalisée les 7 et 8 octobre 2009 ; des enregistrements ont été réalisés en trois points fixes sur une durée de 24 heures et en 5 points mobiles sur une durée de 20 à 30 minutes, en période diurne et en période nocturne. Les points de mesure ont été implantés en limite de site.

Vibrations : le trafic des engins peut d'une part générer des vibrations sur le réseau des voies ferrées existantes sur le site. Ces structures font l'objet d'un contrôle, conformément à la législation en vigueur. Les engins, d'autre part, circulent au ralenti sur le site, générant des vibrations nettement inférieures à celles générées par des engins avec remorques, en circulation dite « normale » sur les voies de la ligne vers Aubagne, à proximité du site de la Blancarde.

Odeurs : les activités présentes sur le site ne sont pas génératrices de nuisances olfactives selon le pétitionnaire.

Emissions lumineuses : les émissions lumineuses générées par le site sont principalement constituées par 3 poteaux d'éclairage, de 35 m de haut, répartis sur le site. D'autres poteaux d'éclairage, de plus faible hauteur, sont répartis sur le site, à proximité des ateliers et des voies de circulation. L'ensemble de ces émissions se fonde dans le réseau d'éclairage public du quartier.

Circulation : le pétitionnaire indique que la circulation automobile engendrée par l'activité du site, est caractérisée par les camions d'approvisionnement des pièces mécaniques et des produits utilisés par le site (15 camions quotidiennement) et par les véhicules des employés de la SNCF (200 véhicules par jour). Les principaux flux de véhicules se situent au droit des voies de circulation internes situées en limites Nord-est et Sud-est du site. L'activité du Technicentre de la Blancarde s'inscrit néanmoins dans l'environnement urbain et semi-industriel du secteur d'étude. En effet, autour du site, la voie SNCF Marseille – Aubagne représente un trafic journalier de 130 trains environ ; le chemin de Saint-Jean du Désert, situé en limite Sud du site, draine un flot important de véhicules et engendre des nuisances sonores importantes en limite Sud-est du site.

I.7.1.3 Analyse de l'origine, de la nature et de la gravité des inconvénients

I.7.1.3.1 Pollution de l'air

Le pétitionnaire indique que les rejets gazeux ou particuliers du Technicentre de La Blancarde ont pour origine :

- des rejets diffus :
- Solvants

La consommation annuelle de solvants s'établit au maximum à environ 3 000 kg. Un plan de gestion des solvants sera mis en place par la SNCF et mis à disposition de l'inspecteur des installations classées.

Pour le site de la Blancarde, le flux annuel des émissions diffuses de Composés Organiques Volatils (COV) est généré uniquement par l'application au chiffon de produits de nettoyage contenant des solvants et représente donc environ 600 kg par an, soit 20% de la quantité utilisée.

Les rejets diffus en COV sont donc conformes à l'arrêté du 2 février 1998 car, en application de l'article 30, alinéa 31 de cet arrêté, le flux annuel des émissions diffuses ne doit pas dépasser 25% de la quantité de solvants utilisés.

○ Rejets des engins lors de manœuvres

Sur le site, afin de gérer l'entretien et la maintenance des engins, certains sont stationnés en attente sur le site puis amenés dans l'atelier. A partir des données des constructeurs définissant les rejets des engins, une estimation des émissions induites par la maintenance et les manœuvres des engins a été établie. Le pétitionnaire présente, dans un tableau, les émissions polluantes diffuses des engins ; les plus importantes sont les suivantes : plus de 23 tonnes/an de dioxyde de carbone, 12 tonnes/an environ de monoxyde de carbone, et 8 tonnes/an d'émissions polluantes dues à la consommation en gasoil.

Remarque du commissaire-enquêteur : le pétitionnaire précise dans un tableau, les émissions polluantes diffuses des engins lors de manœuvres, mais il ne mentionne aucune conclusion qualitative partielle. Sont-elles acceptables ou non pour l'environnement ?

A cette remarque, le pétitionnaire répond que : « Les engins ferroviaires qui circulent sur nos sites n'émettent pas plus de polluants lors des manœuvres sur site que lors de leur circulation sur les voies principales. Les engins circulent avec leurs moteurs habituels sur nos sites.

Les rejets des émissions polluantes sont définis par le cahier des charges envoyés au constructeur lors de l'achat des rames en partenariat avec le Conseil Régional et respectent les normes applicables (« normes EURO »). »

• des rejets canalisés :

○ Installations de combustion (chaudières)

La combustion est génératrice d'émissions contenant du monoxyde de carbone, des oxydes de soufre, des oxydes d'azote, des poussières et des COV. Selon le pétitionnaire, du fait que le combustible est le gaz naturel, les poussières, les oxydes de soufre et COV sont émis en très faible quantité par rapport à d'autres combustibles.

Le parc de chaudières au droit du site a été rénové récemment (la plus ancienne a été mise en service en 2005) et est composé de 7 chaudières au gaz naturel, dont 5 fonctionnent uniquement l'hiver car utilisées pour le chauffage des bâtiments et 2 fonctionnent toute l'année car utilisées pour le chauffage de l'eau nécessaire pour le nettoyage des dessous de caisse des engins. La puissance totale des chaudières totale est de 4.7 MW (3 900 kW pour les premières et 760 kW pour les secondes).

Sur la base d'une consommation annuelle de 330 000 m³ de gaz de ville (données 2007) par le site de la Blancarde, les rejets annuels sont estimés à :

- (quasi) nuls pour le dioxyde de soufre et les poussières ;
- 4.29 kg/an pour le monoxyde de carbone, soit 13 mg/m³ ;
- 18.81 kg/an pour les oxydes d'azote, soit 57 mg/ m³.

Ces rejets sont conformes, selon le pétitionnaire, aux exigences de l'article 27 de l'arrêté du 02 février 1998⁶ pour les poussières et les dioxydes d'azote. Pour le monoxyde de carbone, aucun arrêté préfectoral ne fixe de limite pour le site.

○ Ateliers de maintenance

Le site de la Blancarde gère un parc de 190 engins (62 engins thermiques et 128 engins électriques).

Les ateliers de maintenance X TER et l'atelier de levage présentent des hottes d'extraction sur l'ensemble de leur toiture.

⁶ arrêté relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation

Suite à des mesures effectuées le 08 janvier 2010 entre 11h11 et 11h45 par un bureau de contrôle agréé par le ministère de l'environnement, il en ressort, selon le pétitionnaire, que les rejets canalisés des ateliers de maintenance sont conformes à l'article 27 de l'arrêté du 02 février 1998.

En outre, la hauteur réglementaire de l'ensemble des cheminées des ateliers de maintenance est conforme aux hauteurs spécifiées par l'arrêté du 02 février 1998.

Enfin, les trois cheminées situées au niveau de l'atelier de levage et les neuf cheminées situées au niveau de l'atelier X TER ne sont pas dépendantes. Toutes sont situées en toiture des bâtiments à une dizaine de mètres les unes des autres et respectent les critères pour les deux ateliers.

En conclusion, s'agissant de la pollution de l'air, le pétitionnaire indique qu'un plan de gestion des solvants sera réalisé et que l'ensemble des rejets atmosphériques du Technicentre de la Blancarde est conforme à l'arrêté du 02 février 1998.

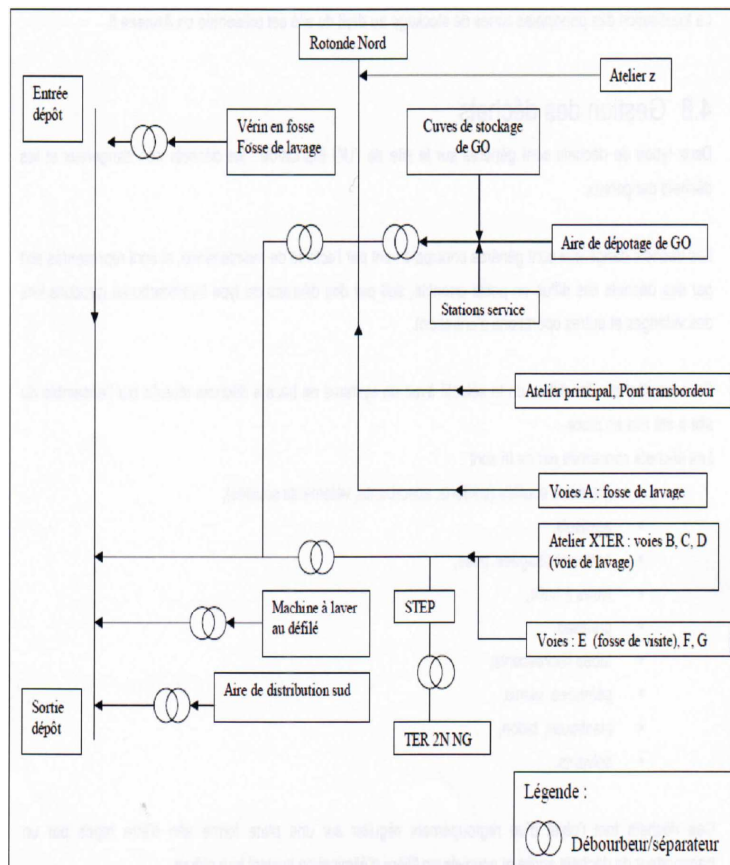
I.7.1.3.2 Pollution de l'eau

Il s'agit d'analyser les pollutions potentielles par les rejets aqueux du site.

Le pétitionnaire précise que le réseau d'effluents du site est composé de trois branches principales :

- atelier « vérin en fosse »,
- réseau principal collectant les effluents de l'ensemble des ateliers, y compris ceux de la voie de lavage – Atelier TER 2N NG, ceux de l'aire de stockage du carburant et ceux de l'aire de distribution centrale,
- machine à laver au défilé et aire de distribution Sud.

Le synopsis du dispositif de traitement des effluents est présenté sur le schéma ci-après :



Synopsis du dispositif de traitement des effluents

L'atelier « Vérin en fosse »

Le réseau est équipé d'un débourbeur/séparateur à hydrocarbures, vidangé et nettoyé tous les ans. Aujourd'hui, une grande partie des lavages de dessous de caisse est effectuée à l'atelier TER 2N NG et l'atelier « vérin en fosse » n'est utilisé qu'occasionnellement. Les effluents sont ensuite rejetés vers le réseau des eaux usées en limite Nord-Ouest du site.

Réseau principal

Le réseau principal collecte les effluents de l'ensemble des autres ateliers.

Les effluents proviennent d'incidents lors de vidanges, du nettoyage des fosses et des eaux pluviales. On trouve en fond de fosse d'entretien, des graisses usées, de la graisse neuve (graissage jusqu'au reflux) et des égouttures de liquide de refroidissement. Chaque voie est équipée d'une fosse bétonnée. Le sol des ateliers est lui aussi bétonné. Les ateliers et fosses thermiques sont nettoyés toutes les semaines ; les autres ateliers et fosses une fois par mois. Les eaux résiduelles des ateliers contiennent essentiellement du liquide de refroidissement, des hydrocarbures et des produits de nettoyage (détergents).

Les égouttures de liquide de refroidissement et les produits de nettoyage sont récupérés dans une cuve à part. Les hydrocarbures provenant des ateliers sont traités et passent par des débourbeurs/séparateurs d'hydrocarbures entretenus, avant rejet dans le collecteur de l'agglomération urbaine. Ces équipements sont nettoyés une fois par an.

La voie de lavage – Atelier TER 2N NG est couverte et se situe au Sud-est du site. Les dessous de caisse des engins sont lavés au nettoyeur haute pression avec un produit détergent nettoyant d'agglomérat graisseux. Les effluents chargés en graisse, hydrocarbures, métaux et en produits de nettoyage sont récupérés en fond de fosse puis transitent par une fosse à boues (capacité de 30 m³), un débourbeur/séparateur puis une station de traitement physico-chimique des eaux. Cette unité de traitement, d'une capacité de 1 litre/s, est nettoyée tous les trimestres par une entreprise extérieure. Les boues produites sont récupérées et stockées en fûts avant envoi pour élimination en filière adaptée.

La zone de dépotage non couverte est équipée d'un revêtement imperméable placé sous le ballast qui achemine les effluents vers les égouts de l'aire de distribution centrale, elle-même reliée à un séparateur/décanteur. Le bac de rétention des cuves aériennes est équipé d'un dispositif d'obturation automatique au droit de l'exutoire en cas de déversement accidentel d'hydrocarbures.

Les différentes aires de distribution en gazole, huile moteur et liquide de refroidissement sont entièrement revêtues et équipées de fosses de récupération pour les effluents. Ces derniers générés par l'installation, proviennent des débordements lors des opérations de remplissage. Les égouttures de liquide de refroidissement et d'huile sont récupérées dans une cuve à part. Un séparateur est installé en aval des aires de distribution afin de collecter les éventuels hydrocarbures. Il est curé tous les ans.

Les effluents traités sont ensuite rejetés vers le réseau d'eaux usées en limite Sud-ouest du site avec les effluents de l'aire de stockage et des ateliers situés à l'Est du site.

Machine à laver au défilé et aire de distribution Sud

La machine à laver au défilé, située dans le Sud-ouest du site, permet de laver les faces externes des rames au défilé (passage d'une cinquantaine d'engins par jour). Construite sur une dalle de béton, les eaux de lavage sont récupérées et envoyées directement vers le réseau d'égout après passage par un débourbeur et un séparateur. Le débourbeur/séparateur/décanteur est curé tous les ans.

S'agissant de l'aire de distribution Sud, le processus est identique à celui décrit supra pour l'aire de distribution centrale. Les effluents traités sont ensuite rejetés vers le réseau d'eaux usées en limite Sud-ouest du site avec les effluents de la machine à laver au défilé.

En conclusion, l'ensemble des effluents produits sont collectés et rejetés, après traitement sur site soit par des dispositifs de type débourbeur/séparateur, soit par une station d'épuration au droit de la voie de lavage des dessous de caisse, dans le réseau d'eaux usées de la ville de Marseille sur l'ouvrage UO 150/180, situé à l'Ouest du site. Aucun rejet n'est réalisé dans le milieu naturel.

S'agissant des pollutions potentielles par les rejets aqueux du site, le Technicentre de la Blancarde est autorisé à déverser ses eaux usées autres que domestiques, issues de ses activités de maintenance de motrices thermiques (diesel) et électriques, et des vidanges des WC à rétention d'eau des rames TER, dans le réseau d'assainissement de la commune de Marseille depuis le 16 février 2005 et pour une durée de 12 ans, via trois branchements « eaux usées industrielles », situés sur le réseau d'assainissement unitaire (UO 150/180).

Le site de la Blancarde réalise un suivi de la qualité des effluents, autres que domestiques, selon un programme détaillé, à une fréquence annuelle. Les mesures sont effectuées à l'amont et à l'aval du site. L'ensemble des paramètres suivis lors des campagnes de décembre 2007 et de décembre 2008 respectent les seuils fixés par la convention de rejet, excepté pour le volume journalier qui, en décembre 2008, dépasse la valeur autorisée. Le pétitionnaire considère néanmoins que ce dépassement est très probablement lié à l'apport de forts volumes d'eau dans le réseau, suite à la forte pluviométrie des jours précédant la mesure.

Remarques du commissaire-enquêteur : le rejet des eaux usées se fait, après traitement, vers le réseau unitaire. Il y a donc un impact potentiel en cas de déversement de quantité d'eaux supérieure au débit journalier maximal autorisé par la convention de rejet ou, pour une substance donnée, en cas de flux supérieur à celui autorisé. Ces paramètres (débit et flux en amont et en aval des points de raccordement) doivent être vérifiés annuellement en décembre selon la convention. Une périodicité annuelle est-elle suffisante ? Le pétitionnaire a-t-il mis en place un dispositif de contrôle de son système d'assainissement, de surveillance des rejets, utilisable notamment en cas de pluie ?

A ces questions, le pétitionnaire répond que : « Les procédés mis en œuvre sur le site n'utilisent pas d'eau, à l'exception des sanitaires et des opérations de lavage. En conséquence les débits de rejet de l'établissement sont faibles et conformes aux exigences de la convention de rejet.

La périodicité d'un an pour les mesures de contrôle des eaux usées est fixée par cette convention de rejets. »

I.7.1.3.3 Pollution des sols et des eaux souterraines

Le site de la Blancarde génère diverses activités et se caractérise aussi par le stockage de nombreux produits.

Diverses activités :

La station service est composée de distributeurs de carburant répartis en quatre zones de distribution. Les aires de distribution et de dépotage sont étanches. Le réseau de récupération des égouttures de gasoil est utilisé comme système de rétention des effluents avant traitement.

L'ensemble des ateliers de maintenance est équipé, au niveau des voies, de fosses bétonnées et le sol des ateliers est recouvert par une dalle béton.

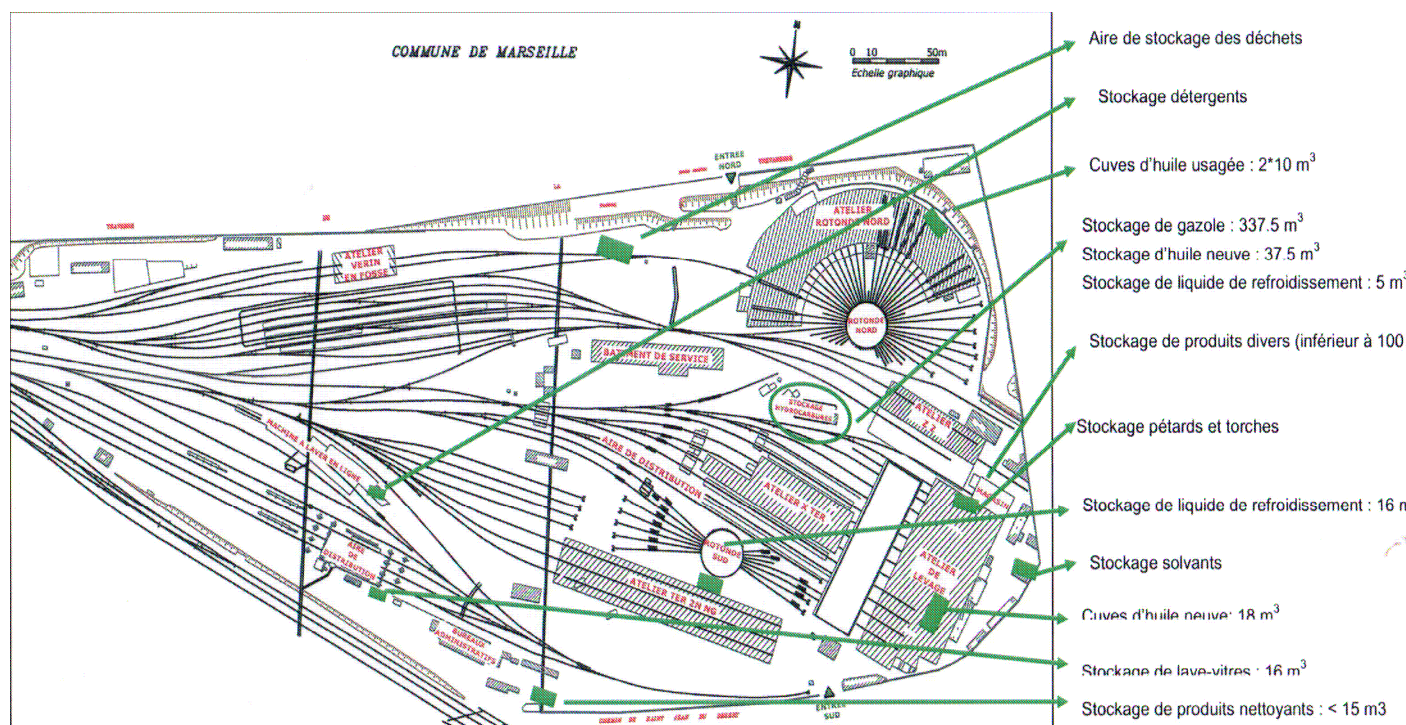
Les revêtements des ateliers sont étanches, afin de réduire le risque d'infiltration de produits chimiques dans les sols en cas de déversement accidentel.

Stockage de produits :

Plusieurs catégories de produits sont présentes sur le site et stockées dans des cuves à différentes contenances.

Les stockages d'huile, de gasoil et de liquide de refroidissement (éthylène glycol) sont équipés de bacs de rétention. Les divers produits, utilisés de manière ponctuelle et en petite quantité, tels les produits nettoyants pour graffitis, parois, détagage, désinfectant, essieux, sièges, radiateurs, WC, des huiles et des produits anticorrosion,... sont stockés dans des armoires fermées. Les torches, start-pilotes et pétards sont également stockés sur le site dans des armoires coupe-feu.

La localisation des principales zones de stockage au droit du site figure ci-dessous.



Plan d'implantation des principaux stockages

L'ensemble des produits chimiques et d'hydrocarbures est stocké sur bacs de rétention. Les équipements de distribution d'hydrocarbures du site respectent, selon le pétitionnaire, les normes en vigueur, selon les arrêtés du 19 et du 22 décembre 2008.

L'implantation de cuvettes de rétention associées à toutes les capacités de stockages de liquides susceptibles de générer des pollutions du sol permet de limiter significativement l'impact du site pour les sols et les eaux souterraines.

Le risque de contamination des sols au droit du site peut être considéré, selon le pétitionnaire, comme faible et limité.

Remarques du commissaire-enquêteur : bien que le site ne soit pas implanté en « zone inondable », le risque d'inondations lors de ruissellement urbain semble tout de même exister en cas de fortes pluies. Les stockages de produits dangereux sont-ils protégés contre les venues d'eaux en cas de phénomènes exceptionnels ? Si oui, de quelle manière et le sont-ils suffisamment ? Ou si non, est-il envisagé par le pétitionnaire de mettre en place une protection ?

Comment sont par ailleurs gérés les lixiviats s'il y en a et les eaux de lavage des sols par exemple ?

A cette remarque, le pétitionnaire apporte les précisions suivantes : « Comme vous le soulignez, le site n'est pas situé en zone inondable, il n'y a donc pas besoin de prendre des mesures particulières. Par ailleurs le site n'a fait l'objet d'aucune inondation depuis sa création en 1919.

Cependant, l'ensemble des produits et déchets dangereux sont rangés sur des rétentions. Les produits dangereux situés à l'extérieur des bâtiments sont conservés dans des armoires fermées et équipées d'une rétention. »

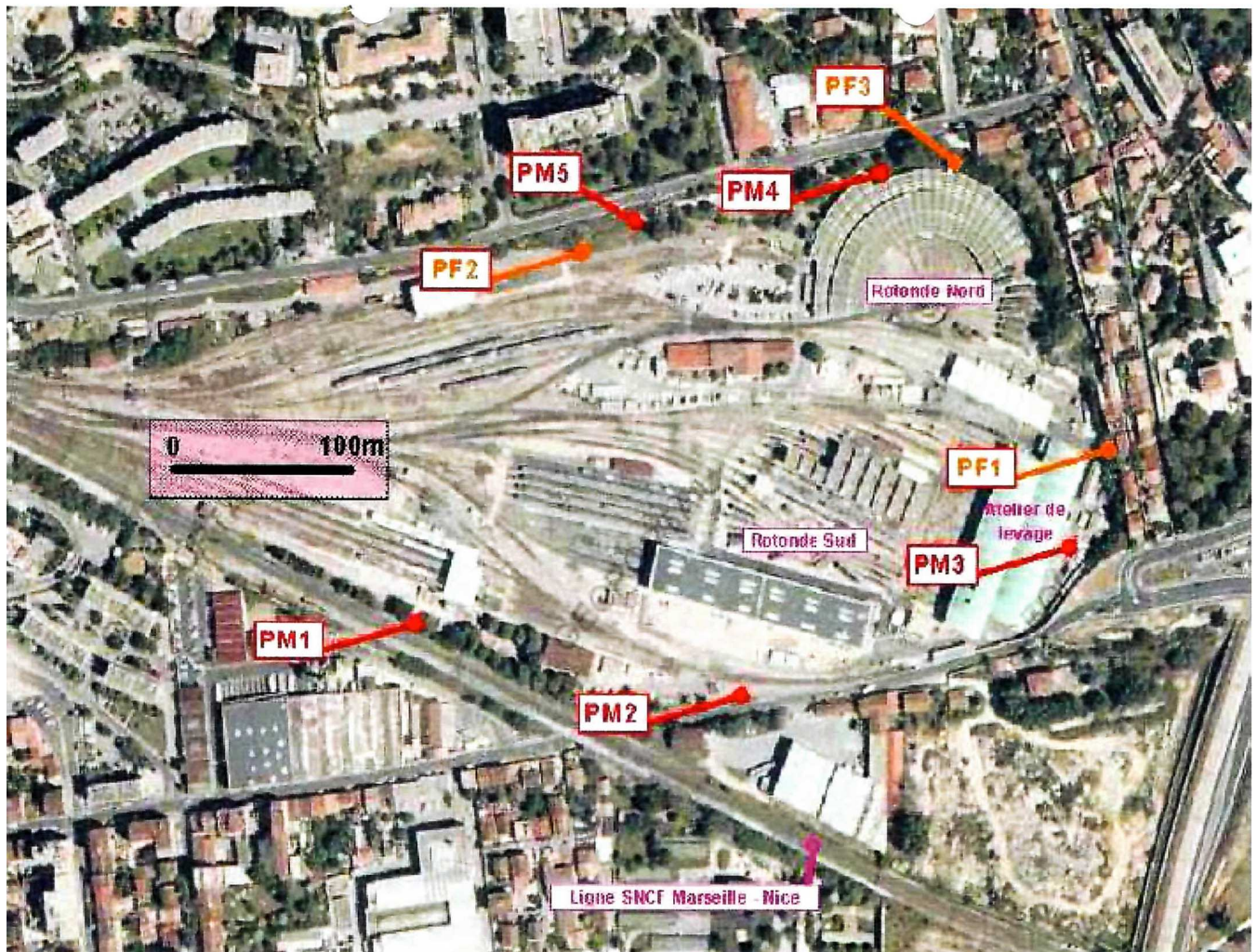
1.7.1.3.4 Bruit

Une campagne de mesures sonores, réalisée les 7 et 8 octobre 2009 par la société ARCADIS, a montré :

- un dépassement du seuil de 70 dB(A) à un seul point fixe, PF3, situé en limite Nord-est du site, relevé, de manière ponctuelle, pendant 48 minutes, en période diurne. Ce dépassement est dû à l'aspirateur des poussières d'amiante implanté à la Rotonde Nord. Cette aspiration servant 2 à

3 fois par semaine, une étude technico-économique sera menée, afin de définir les mesures antibruit les mieux adaptées à cet aspirateur à poussières ;

- une émergence de 17 dB(A) supérieure à celle réglementaire de 5 dB(A) en période diurne et un bruit ambiant de 70.3 dB(A) supérieur aux 60 dB(A) maximum autorisés en période nocturne, à un seul point mobile, PM3, en limite Est du site avec des habitations en surplomb. Les bruits générés par le compresseur situé en limite de propriété vers l'atelier de levage, sont donc perçus. Des tonalités marquées provenant du compresseur ont été en outre repérées sur une durée d'apparition de plus de 30% de la durée totale de fonctionnement de l'activité. Un capotage sera mis en place autour du compresseur.



Plan d'implantation des points de mesure de bruit

L'impact des actuelles émissions sonores du site a bien été identifié (aspirateur à poussières et compresseurs) mais reste très limité vis-à-vis de son environnement. Des mesures sont toutefois à prendre pour en limiter encore les effets.

Commentaires du commissaire-enquêteur : une nouvelle campagne de mesures de bruit s'est déroulée en avril 2011. Les points de mesure choisis étaient positionnés à l'intérieur des habitations. Lors de la visite des installations effectuée le 20 mai 2011, le commissaire-enquêteur a pu prendre connaissance du rapport établi par le bureau Veritas.

La hotte aspirante ne fonctionne qu'en période diurne, en moyenne 2h à chaque utilisation, 2 jours par semaine. Les compresseurs viennent se rajouter au bruit ambiant et fonctionnent jour et nuit.

Cette étude conclut à une non-conformité en 2 points de mesures sur 3 ; émergence de + 1 dB(A) de jour et de + 2,5 dB(A) la nuit en un des deux points ; émergence de + 1,5 dB(A) la nuit en l'autre point.

Le pétitionnaire doit donc s'assurer que les mesures qu'il compte mettre en place pour limiter les nuisances sonores seront suffisantes pour respecter la réglementation en la matière.

A ces commentaires, le pétitionnaire apporte les précisions suivantes : « Contrairement à ce que vous avez noté dans votre courrier, les points de mesures ont été réalisés dans les propriétés des riverains mais à l'extérieur des habitations.

Nous avons fixé comme objectif une réduction de bruit de 5 dB(A) afin d'assurer la conformité de l'établissement et de réduire de façon substantielle les nuisances sonores subies par les riverains. Nous avons pour objectif de terminer les travaux au plus tard le 31/12/2013. »

I.7.1.3.5 Déchets

Une aire spécifique de stockage de tous les déchets est aménagée au Nord du site, à proximité de l'entrée, avec présence d'armoires et de bennes spécifiques à chaque type. Pour l'ensemble de ces déchets qui sont de deux types (les déchets dangereux et les déchets non dangereux), un suivi est mis en place (utilisation de bordereaux de suivi de déchets).

Les déchets dangereux sont générés principalement par l'activité de maintenance. Il s'agit alors soit de déchets dits diffus en petite quantité, soit de déchets de type hydrocarbures (produits lors des vidanges et autres opérations d'entretien).

Pour les déchets dits diffus (matériels souillés (chiffons, absorbants, vêtements souillés), aérosols, batteries usagées, piles, filtres à huile, graisses, tubes fluorescents, peintures, vernis, plastiques, bidons, solvants), un tri sélectif avec un système de bacs à déchets répartis sur l'ensemble du site a été mis en place. Ces déchets font l'objet d'un regroupement régulier sur une plate forme afin d'être repris par un transporteur de déchets agréé et envoyés en filière d'élimination suivant leur nature.

Concernant les déchets de type hydrocarbures et huiles de vidange, ils sont regroupés et collectés dans des contenants adéquats sur le site avant d'être éliminés selon des filières agréées. Les huiles usagées sont stockées au niveau de cuves implantées dans chaque atelier et régulièrement vidangées. L'établissement dispose de plusieurs contrats cadres conventionnés par la SNCF pour la majorité des déchets industriels.

Les déchets non dangereux sont principalement caractérisés par des papiers, plastiques, palettes, etc. Ces déchets, ainsi que les déchets ménagers générés sur le site, sont séparés des déchets dangereux et éliminés en filière agréée. Pour l'année 2008, le site de la Blancarde a fait éliminer environ 250 tonnes de déchets non dangereux.

L'aire de stockage des déchets est composée d'armoires coupe-feu équipées de bac de rétention pour les déchets dangereux et de plusieurs bennes fermées pour le stockage des déchets non dangereux (volume des bennes : 15 à 30 m³). Par ailleurs, selon le pétitionnaire, toutes les mesures sont prises pour interdire les dépôts sauvages. Le site est sécurisé, fermé par un portail automatique.

L'impact de la production de déchets sur le site est donc, selon le pétitionnaire, peu significatif.

* *

Le pétitionnaire conclut l'étude d'impact et indique qu'aucun impact n'a été observé sur le milieu naturel.

Toutefois, il s'engage à réaliser un plan de gestion des solvants concernant l'impact sur l'air et à mettre en place un obturateur sur le réseau d'effluents en cas de pollution accidentelle, sous un délai de trois ans.

Concernant le milieu humain, seul le bruit généré par le compresseur et l'aspirateur de poussières d'amiante a un impact qui sera traité par des mesures antibruit (capotage pour le compresseur, mesures adaptées pour l'aspirateur de poussières à définir dans une étude technico-économique).

I.7.1.3.6 Impact sanitaire

Le pétitionnaire précise que cette évaluation a été réalisée conformément aux recommandations du guide méthodologique : « Evaluation des Risques Sanitaires liés aux substances chimiques dans l'étude d'Impact des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement » publié par l'Institut National de l'Environnement Industriel et de Risques (INERIS) de 2003.

Il indique par ailleurs que les sources potentielles de danger et/ou de nuisances identifiées d'un point de vue sanitaire, associées au Technicentre PACA de la Blancarde et à ses activités, sont liées :

- aux activités d'entretien et de maintenance ;
- aux aires de distribution et de stockage (gasoil, huile, liquide de refroidissement, lave-vitres, sable) ;
- au trafic des engins sur le site ;
- aux chaudières et aux rejets atmosphériques associés ;
- aux rejets aqueux du site.

I.7.1.3.7 Identification des dangers

Les seuls dangers retenus comme source de dangers pour les populations environnantes sont les suivants :

a) Dangers de nature chimique :

- Rejets gazeux diffus liés à l'utilisation des produits stockés et utilisés en petits volumes.
- Rejets atmosphériques canalisés des ateliers de maintenance ainsi que les rejets émis par les engins lors des manœuvres.
- Rejets des installations de combustion (chaudières) : les chaudières fonctionnant au gaz naturel, la combustion est génératrice d'émissions contenant principalement du monoxyde de carbone (CO) et des oxydes d'azote (NOx).

b) Dangers de nature physique :

- Poussières : l'émission de poussières issues des rejets canalisés des ateliers de maintenance ainsi que des rejets diffus des engins en manœuvre.

c) sélection des traceurs de risque : d'après les données de la SNCF et l'analyse des sources potentielles de dangers, les polluants susceptibles d'être présents dans les rejets pouvant présenter un danger sont les suivants :

- Rejets gazeux diffus liés aux produits utilisés en petits volumes : propan-2-ol, d-limonène, distillats légers de pétrole hydrotraités, 2-aminoéthanol, naphta lourd hydrotraité (white spirit).
- Rejets atmosphériques des engins sur site à l'extérieur (rejets diffus) ou dans les ateliers via les cheminées (rejets canalisés) : poussières, CO, hydrocarbures, NOx.
- Rejets canalisés des chaudières : CO, NOx.

Ces composés sont retenus comme traceurs de risques.

En conclusion, selon le pétitionnaire, seuls les rejets atmosphériques correspondant aux émissions de particules et de composés gazeux dans l'atmosphère sont retenus comme source de danger.

En outre, la voie d'exposition par inhalation est la seule retenue, les voies d'exposition par ingestion et par absorption cutanée étant rejetées.

Le schéma conceptuel est présenté dans la figure ci après :

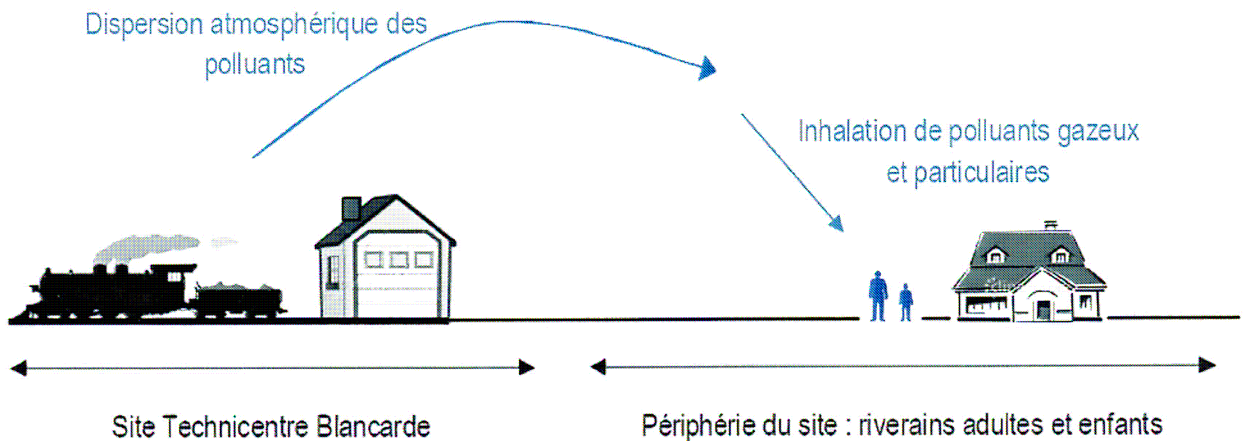


Schéma conceptuel

I.7.1.3.8 Description des effets toxiques et valeurs toxicologiques de référence

Compte tenu des faibles niveaux en polluants attendus, le pétitionnaire considère que seuls les effets d'une exposition à long terme feront l'objet d'une attention.

Les effets toxiques des différents traceurs de risque précités et les données toxicologiques retenus sont définis dans l'étude et n'appellent pas de commentaires particuliers.

Concernant les NOx, le NO₂ est le seul à avoir une Valeur Toxicologique de Référence (VTR) et est donc retenu comme traceur de risque pour cette famille. Il n'existe pas de VTR pour les poussières et le monoxyde de carbone mais des valeurs réglementaires relatives aux particules fines en suspension (< 10 µm) ainsi qu'au CO sont définies à l'article R.221-1 du Code de l'Environnement :

- PM 10 : valeur limite pour la protection de la santé (40µg/m³ sur la moyenne annuelle) et objectif de qualité (30 µg/m³ sur la moyenne annuelle).
- CO : 10 mg/m³ pour le maximum journalier de la moyenne glissante sur 8 heures.

I.7.1.3.9 Estimation des expositions

Le pétitionnaire a fait procéder aux calculs des concentrations journalières d'exposition aux différents points cibles pour les seuls polluants gazeux systémiques. En effet, les traceurs de risque retenus ne présentent pas de VTR pour les effets cancérigènes ; aucun calcul n'a donc été effectué dans ce cas

Les hypothèses sont les suivantes :

- concernant le scénario « habitation », l'hypothèse adoptée est que les personnes sont exposées 24 h / 24 et ne quittent jamais l'exposition (365 j / an). Le TE (taux d'exposition) est donc de 1.
- concernant le scénario « établissements scolaires », l'hypothèse adoptée est que les enfants et employés sont exposés 8 h par jour, 5 jours par semaine et 37 semaines par an (soit 185 j/an). Le TE est donc de 0,17.
- concernant les « établissements de santé », il a été considéré que les personnes les plus exposées sont les personnels travaillant sur site. L'hypothèse adoptée est que ces personnes sont exposées 8 h par jour et 220 jours par an. Le TE est donc de 0,20.
- concernant les « autres entreprises », l'hypothèse adoptée est que ces personnes sont exposées 8 h par jour et 220 jours par an. Le TE est donc également de 0,20.

I.7.1.3.10 Caractérisation des risques

1. Poussières par inhalation : selon le pétitionnaire, pour les différents scénarios et pour l'ensemble des points spécifiques, la concentration moyenne annuelle en poussières PM 10 est comprise entre 0.8 et 9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Cette concentration est donc inférieure aux valeurs réglementaires limites définies dans le Code de l'Environnement et rappelées supra.
2. Monoxyde de carbone par inhalation : selon le pétitionnaire, pour les différents scénarios et pour l'ensemble des points spécifiques, la concentration moyenne annuelle en monoxyde de carbone (CO) issu du site est comprise entre 0.1 et 1.3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Cette concentration est donc inférieure aux valeurs réglementaires limites définies dans le Code de l'Environnement et rappelées supra.
3. Substances systémiques par inhalation : selon le pétitionnaire, pour les substances systémiques retenues et pour la voie par inhalation, le quotient de danger global de chaque scénario est inférieur à la valeur seuil de 1.

I.7.1.3.11 Analyse des incertitudes

Le pétitionnaire souligne les incertitudes sur les résultats de l'évaluation des risques sanitaires liées aux défauts d'information (nécessité d'utiliser des hypothèses) et au caractère variable de nombreux termes de calcul. Il dresse dans l'étude un tableau de synthèse des incertitudes susceptibles d'influencer les résultats. Cette analyse et les résultats qui en découlent n'appellent pas de commentaires particuliers.

* *

En conclusion, aucun impact pour la santé des populations environnantes associé aux installations du site n'est attendu.

1.7.1.4 Remise en état du site en fin d'exploitation

En cas de cessation d'activité de l'UO de la Blancarde, les bâtiments seront mis hors fonction et mis en sécurité.

Toute activité de stockage, de nettoyage et d'entretien sera mise hors service.

Le pétitionnaire s'engage à la remise en état du site conformément aux dispositions du Code de l'Environnement, avec notamment la mise en sécurité du site :

- évacuation de tous les déchets,
- limitation de l'accès au site,
- retrait de tous les risques d'explosion et d'incendie,
- surveillance environnementale.

* * *

I.7.2 ANALYSE DE L'ETUDE DES DANGERS

Le pétitionnaire a conduit l'étude des dangers conformément à la structure recommandée par le groupe de travail « méthodologie » piloté par le ministère de l'écologie et du développement durable, dans le guide intitulé : « Principes généraux pour l'élaboration et la lecture des études des dangers ».

Cette étude permet d'avoir une vision complète des dangers inhérents aux différentes activités et à leur environnement proche, des risques qui en découlent et d'intégrer notamment :

- la circulaire DPPR/SEI2/MM-05-316 du 07/10/2005 relative aux installations classées – diffusion de l'arrêté ministériel du 29/09/2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation ;

- la circulaire DPPR/SEI2/CB-06-0388 du 28/12/2006 relative à la mise à disposition du guide d'élaboration et de lecture des études de danger pour les établissements soumis à autorisation et des fiches d'application des textes réglementaires récents ;
- l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005 qui définit les seuils à prendre en compte pour les phénomènes de danger (rayonnement thermique, surpression,...).

1.7.2.1 *Contexte environnemental du site*

Le pétitionnaire indique qu'aucune activité dangereuse n'a été identifiée à l'extérieur du site de la SNCF pouvant avoir un impact sur les installations du Technicentre PACA de la Blancarde.

Les intérêts à protéger sont repérés sur la photo suivante et constitués de :

- Habitations au Nord et à l'Est du site (population estimée à environ 5 500 personnes, le quartier de la Blancarde étant peuplé de 14 500 personnes selon les données de l'INSEE datant de 2006) ;
- Voisins industriels (blanchisserie BTMF et la Société française des riz de choix) ;
- Axes de communication : traverse de la Trévaresse et chemin de Saint-Jean du Désert.



Voisinage de l'usine

1.7.2.2 *Description des activités du site*

Afin de répondre à l'activité de maintenance et d'entretien des engins, des produits de nature différente, des installations comme la station service et sa zone de stockage des hydrocarbures, et des utilités (compresseurs, accumulateurs et chaudières) sont mis en œuvre.

a) stockage des produits dangereux et inflammables en grande quantité : les produits utilisés et stockés en grande quantité sont l'huile, le liquide de refroidissement (Ethylène glycol) et le gasoil.

Les huiles sont stockées dans les différents ateliers (TER 2N NG, TER 2N, Rotonde Nord, XTER, Vérin en fosse) dans des containers de capacité variable entre 1 et 5 m³.

Le liquide de refroidissement est lui aussi stocké dans les mêmes bâtiments mais sur des zones différentes signalées, dans des containers de 1 m³.

Le gasoil est stocké sur la seule zone dédiée à ce type de produit, en partie centrale du site. Il est utilisé dans le cadre du ravitaillement des engins. Les trois cuves aériennes de gasoil sont situées sur la même cuvette de rétention en béton, capable conformément à la réglementation de contenir 50% du volume total ou 100% du volume du plus gros réservoir, et installées selon les prescriptions en vigueur (vannes d'entrée, de sortie et de purge en acier et dispositifs de sécurité tels qu'évents et mise à la terre).

Remarque du commissaire-enquêteur : conformément à la réglementation, les liquides inflammables sont entreposés dans une cuvette étanche de rétention d'une capacité au moins égale à la plus grande des deux valeurs : 100% de la capacité du plus grand réservoir ou 50% de la capacité globale des récipients entreposés.

Le pétitionnaire confirme cette remarque en précisant que : « Comme indiqué dans le dossier, notre installation de stockage est conforme à l'arrêté du 02/02/1998 et respecte les règles de rétention définies en son article 10. »

b) stockage des produits dangereux et inflammables en petite quantité : plusieurs produits dangereux sont stockés en petite quantité. Parmi eux, trois produits sont considérés comme inflammables et stockés dans l'atelier de maintenance.

Une attention particulière est portée, selon le pétitionnaire, sur l'étiquetage des produits et sur leur compatibilité. La SNCF respecte les règles de compatibilité et de stockage de ces différents produits.

c) torches et pétards : des torches et des pétards, utilisés pour la signalisation d'événements accidentels, sont stockés au niveau du magasin et du local DE2 en vue du ravitaillement des engins ferroviaires. Ces produits sont considérés comme des explosifs et ne sont pas classés au titre de la rubrique 1311 des installations classées en raison des faibles quantités stockées. Cependant, leur stockage est contrôlé (accès restreint à une personne) et leur utilisation limitée (personne habilitée).

Remarques du commissaire-enquêteur : en réponse à une demande de la DREAL PACA, un complément d'informations a été apporté sur ce point par le Technicentre PACA de La Blancarde (lettre en date du 17 février 2011).

Les torches et pétards stockés dans l'établissement sont classés comme « explosifs en division de risque 1.4 », contrairement à ce qui est écrit en page 33 sur 60 de l'étude de danger.

En outre, ce stockage n'est pas soumis à la rubrique 1311 de la nomenclature des installations classées. En effet, le 26 juillet 2010, postérieurement à la rédaction du dossier de demande d'autorisation, la nomenclature des ICPE a été modifiée par le décret 2010-875, abaissant le seuil de déclaration de 250 kg à 30 kg équivalent d'explosifs au titre de la rubrique 1311. Le pétitionnaire a donc décidé de modifier le stockage et les modalités d'approvisionnement des torches et pétards afin de ne conserver plus que 29 kg équivalent d'explosifs sur le site.

Le pétitionnaire confirme que : « les mesures présentées dans notre courrier du 17 février dernier sont effectives. »

d) distribution de liquides inflammables : le pétitionnaire précise que l'approvisionnement des cuves de stockage de gasoil se fait par rail. Les aires de distribution et de dépotage sont des surfaces bétonnées étanches. Le réseau de récupération des égouttures de gasoil est utilisé comme système de rétention des effluents avant traitement.

e) compresseurs et accumulateurs : le pétitionnaire rappelle que 9 compresseurs, pour une puissance totale de 195.4 kW, et 8 postes d'accumulateurs sont utilisés pour les opérations d'entretien et de maintenance des engins thermiques et électriques de la SNCF.

Remarques du commissaire-enquêteur : comme le mentionne l'autorité environnementale dans son avis du 31 mars 2011 figurant au dossier, les installations de compression du site ne sont plus soumises à la rubrique 2920 de la nomenclature des installations classées, laquelle a été supprimée par le décret n° 2010-1700b du 30 décembre 2010.

A cette remarque, le pétitionnaire indique que : « Nous avons connaissance de ce changement de seuil, cependant le dossier ayant été déposé avant le changement de réglementation, la demande de classement sous cette rubrique y figure encore. »

f) chaudières : le parc est composé de 7 chaudières au gaz naturel, utilisées pour le chauffage des bâtiments et pour le chauffage de l'eau (chaufferie TER 2N NG utilisée pour la production d'eau chaude pour le nettoyage des dessous de caisse des engins). La puissance totale des chaudières est de 4.7 MW.

I.7.2.3 Analyse du retour d'expérience

Aucun accident significatif n'a été observé sur le site du Technicentre PACA de la Blancarde.

Le pétitionnaire précise que l'accidentologie a été réalisée à partir d'une recherche de données sur la base de documents fournis par le ministère de l'écologie et du développement durable. Six accidents ont été retenus, quatre accidents de fuites d'hydrocarbures et deux incendies, en raison de la bonne adaptation au sujet traité, pour leur apport vis-à-vis de l'identification des potentiels de dangers ou des causes de sinistres.

Les principaux types de dangers identifiés suite à ces accidents sont de deux types :

- « l'incendie » avec l'incendie d'un local compresseur et d'un local de chaudière ou l'incendie d'un stockage d'hydrocarbures ;
- « la pollution des sols et des eaux » avec la pollution des sols au droit d'une rupture de matériel et la pollution des eaux d'un réseau d'eaux pluviales ou la pollution des eaux d'une rivière.

L'identification des causes par type d'accident et la liste des barrières de sécurité correspondantes sont les suivantes :

Type d'accident	Causes identifiées	Mesures de sécurité prévues ou à prévoir
Incendie d'un local compresseur/chaudière	Rupture de vannes	Sécurité sur température Sécurité sur pression de gaz dans le foyer Sécurité sur teneur en oxygène Chaudière autocontrôlée Détecteur de fumées
Incendie d'un stockage d'hydrocarbures	Foudre, électricité statique, étincelle d'origine mécanique, erreur opératoire	Entretien des installations, notamment électriques Entretien et contrôle des installations
Fuite d'hydrocarbures	Défaut d'entretien séparateur/rétention, rupture de canalisation	Entretien/vidange des séparateurs Entretien et contrôle des canalisations/distributions des hydrocarbures Entretien des séparateurs d'hydrocarbures

1.7.2.4 Etude des potentiels de dangers

Le pétitionnaire débute son étude par l'analyse préliminaire des risques.

1.7.2.4.1 Risques d'origine externe

1.7.2.4.1.1 Environnement naturel

Selon le pétitionnaire, les risques liés aux conditions climatiques sont en période hivernale, le gel de l'eau incendie, élément aggravant en cas de sinistre, et en période estivale, les hautes températures dans des locaux fermés et accueillant des machines, avec risque de surchauffe et d'arrêt des machines.

Afin de réduire ces risques au maximum, le pétitionnaire cite un certain nombre de mesures telles des poteaux incongelables et un réseau enterré et maillé pour l'hiver ; une aération des locaux, la mise en place de climatisation et de détection de température pour l'été.

Concernant les effets du vent, de la neige et de la glace, de la grêle et de la foudre, la structure des installations est calculée selon la réglementation.

S'agissant de la pluie, une accumulation d'eau peut provoquer l'engorgement des réseaux et une évacuation des eaux insuffisante. Les dimensions du réseau d'eaux pluviales doivent être adaptées afin d'éviter les inondations et la détérioration des biens.

Remarque du commissaire-enquêteur : le pétitionnaire parle de réseau d'eaux pluviales : existe-t-il en tant que tel et si oui, ses dimensions sont-elles suffisantes en cas de fortes pluies ? Le danger d'inondations par ruissellement urbain aurait pu être également mentionné.

A cette remarque, le pétitionnaire répond que : « Le bâtiment TER2N NG dispose d'un réseau séparatif. Ce réseau permet de limiter le débit de déversement dans le réseau unitaire de la ville de Marseille.

Le reste du site est en réseau unitaire. »

1.7.2.4.1.2 Environnement humain

Le pétitionnaire considère un seul type de risque lié aux activités humaines ; le transport par voie ferrée. Un défaut d'aiguillage peut en effet entraîner une collision entre engins générant un incendie et la détérioration d'engin(s). Les mesures retenues sont l'aiguillage des engins et une tour de contrôle.

1.7.2.4.2 Risques d'origine interne

1.7.2.4.2.1 Risques liés aux produits

Après avoir indiqué les risques inhérents à chaque produit présent sur le site (gaz de combustion, gasoil, produits dangereux en petite quantité, séparateurs d'hydrocarbures), à savoir le risque d'explosion d'une chaudière, l'inflammation du gasoil, une fuite sur une canalisation ou au niveau d'un bac, un sur remplissage, un épandage de produit, le pétitionnaire liste les mesures prises dans chacun des cas.

1.7.2.4.2.2 Risques liés à la configuration des installations

L'origine de ces risques peut être la construction ; le choix des matériaux ; le transport routier interne au site.

Afin d'éviter une fuite d'eau dû au percement du réseau de protection incendie, facteur aggravant en cas d'incendie, les lignes enterrées sont répertoriées sur les plans et les travaux de sol ne se font

qu'après accord de l'encadrement (permis de fouille). Le réseau d'eau est par ailleurs périodiquement testé.

Les matériaux sont choisis afin d'éviter toute rupture liée aux contraintes (pression, vide...). Les appareils à pression sont contrôlés conformément à l'arrêté du 15 mars 2000.

Par ailleurs, le choix d'utilisation de métal en bardage extérieur sur la chaufferie ne modifie pas les conséquences du scénario incendie dont les effets restent internes au site et la probabilité d'incendie du stockage.

Le risque de choc d'un véhicule routier avec un élément des installations, entraînant soit une rupture de rétention avec épandage des hydrocarbures, soit une fuite vapeur au niveau de la chaufferie, nécessite l'élaboration d'un plan de circulation et le positionnement des aires de stockage et de la chaufferie en retrait des axes de circulation.

1.7.2.4.2.3 Risques liés aux procédés mis en œuvre

Le pétitionnaire liste les risques liés aux procédés mis en œuvre lors de la livraison et de la distribution des hydrocarbures, de l'entretien et de l'approvisionnement/entretien des engins.

Le phénomène initial se résume à une rupture de canalisations, à une erreur opératoire, à une étincelle électrique ou à un point chaud ou à une mauvaise manipulation.

Le phénomène induit se caractérise par la fuite des hydrocarbures ou autre produit avec épandage, ou par un incendie avec feu de cuvette, boule de feu, explosion de bac ou boil over.

Le traitement préventif du risque est assuré par des consignes de dépotage des hydrocarbures lors des livraisons, des consignes d'utilisation de la station service par du personnel habilité, l'entretien des installations, des modes opératoires associés aux différentes tâches et du personnel formé.

1.7.2.4.2.4 Risques liés aux fluides et utilités

L'électricité, avec la création de points chauds ou de courts-circuits, et la présence d'énergie liée à la compression des gaz constituent des risques.

Les phénomènes dangereux provoqués sont respectivement l'incendie ou l'explosion physique.

D'où la nécessité de la conformité des installations électriques, de contrôles périodiques de ces installations, et d'application de la directive relative aux équipements sous pression.

En outre, le défaut de fourniture en électricité ou en eau constitue également un risque.

La combustion peut ne pas fonctionner correctement par suite de l'arrêt d'alimentation en combustible et en air par ventilateur. Il convient alors de mettre en sécurité automatique les chaudières et les zones de stockage/distribution d'hydrocarbures.

Le défaut d'alimentation en eau constitue un phénomène aggravant en cas d'incendie. Il nécessite la mise en arrêt des installations à risque. La présence d'extincteurs complète le traitement préventif de ce risque.

1.7.2.5 Evaluation des risques et hiérarchisation des différents scénarios

L'évaluation des risques est détaillée selon les étapes du fonctionnement du site dans son ensemble : circulation/manœuvre des engins sur le site, atelier de maintenance, approvisionnement des engins.

Cette évaluation porte sur les phénomènes dangereux recensés lors de l'identification des potentiels dangers.

Le pétitionnaire propose ainsi une liste de 11 scénarii identifiés. Pour chacun d'eux, après une présentation du scénario et une définition de la cause, le pétitionnaire analyse les conséquences et décrit les barrières préventives puis protectives.

I.7.2.5.1 Circulation /manœuvre des engins

- 1) **Scénario I** : collision engins/engins : le pétitionnaire précise que le non respect des règles de sécurité et de circulation en est la cause. Les conséquences peuvent être les suivantes : perturbation de la circulation sur le réseau ou sur le site ; détérioration des engins ; fuites d'huile et de carburants polluant les eaux et les sols ; incendie. Les barrières préventives sont les suivantes : formation permis engins ; procédures de déplacement ; piste et itinéraire ; limitation de vitesse ; plan de circulation ; aire de croisement avec bonne visibilité ; interdiction de fumer sur le site ; contrôle et entretien régulier des véhicules ; formation du personnel à la première intervention. Les barrières protectives sont les suivantes : consignes incendie ; guide d'intervention des secours ; matériaux absorbants ; extincteurs ; poteaux incendie sur le site.
- 2) **Scénario II** : collision engins/véhicule léger : le pétitionnaire précise que la cause, les conséquences et les barrières préventives sont identiques à celles décrites supra. S'agissant des barrières protectives, ce sont également les mêmes, sauf qu'il convient d'ajouter la ceinture de sécurité.

I.7.2.5.2 Activité d'entretien des engins et des utilités

- 3) **Scénario III** : épannage de produit sur sol : le pétitionnaire précise que les causes sont : la rupture d'un conduit d'engin ; le lavage non contrôlé des engins ; l'approvisionnement des engins ; les déchets liquides mal stockés. Les conséquences sont la pollution des sols et des eaux. Les barrières préventives sont les suivantes : la mise en place d'un système de récupération des huiles usagées, du liquide de refroidissement ; un nettoyage régulier des sols des ateliers ; l'entretien/la vérification de la machine à laver au défilé. Les barrières protectives sont les suivantes : sols des zones d'entretien recouverts par du béton ou un sol en résine ; produits absorbants.
- 4) **Scénario IV** : incendie des déchets : le pétitionnaire indique que la malveillance peut en être la cause ; les conséquences se traduisent par l'incendie de la benne ; les barrières préventives consistent à mettre en place un accès restreint aux bennes et à évacuer régulièrement les déchets vers les filières de traitement. Le fait de fermer les bennes constitue une barrière protectrice.
- 5) **Scénario V** : incendie chaudière : le pétitionnaire indique qu'une rupture de vanne ou une fuite de gaz peut en être la cause ; les conséquences se traduisent par l'incendie du local chaudière ; les barrières préventives consistent en une vérification et un contrôle réglementaire des chaudières et en la mise en place d'alarme et de coupure d'arrivée du gaz. Le fait de bien identifier et de fermer le local chaudière et de mettre en place des bornes incendie et des extincteurs constitue une barrière protectrice.
- 6) **Scénario VI** : incendie du local compresseur : le pétitionnaire indique qu'un défaut électrique peut en être la cause ; les conséquences se traduisent par l'incendie du local compresseur ; les barrières préventives consistent en un contrôle périodique des installations électriques, en un entretien régulier des compresseurs et en la mise en place de coupure des énergies. Le fait de fermer le local compresseur et de mettre en place des extincteurs à proximité constitue une barrière protectrice.

I.7.2.5.3 Approvisionnement des engins

- 7) **Scénario VII** : épannage de gasoil : le pétitionnaire indique qu'une rupture de canalisation, un acte de malveillance ou une erreur du mode opératoire peut en être la cause ; les conséquences se traduisent par la pollution des sols et des eaux ; les barrières préventives consistent en un contrôle et une vérification des installations, en la formation du personnel, en la mise en place d'un système d'arrêt sur la distribution de carburant (trop plein) et de produits absorbants, en un suivi du niveau de remplissage. Le fait de disposer d'une aire de distribution aménagée constitue une barrière protectrice.

I.7.2.5.4 Stockage des produits en petite et grande quantité

- 8) **Scénario VIII** : épannage de produit en petite quantité : le pétitionnaire indique qu'une mauvaise rétention de la zone de vidange ou le renversement de produit peut en être la cause ; les

conséquences se traduisent par la pollution des sols et des eaux ; les barrières préventives consistent en une utilisation des produits en petit contenant de 50 litres maximum et en un contrôle périodique des contenants et armoires de stockage. Le fait de mettre en place des bacs de rétention et des armoires équipées, d'avoir du personnel autorisé à l'utilisation de ces produits, et de disposer de produits absorbants constitue des barrières protectives.

- 9) **Scénario IX** : torches et pétards : le pétitionnaire indique qu'un acte de malveillance peut en être la cause ; les conséquences se traduisent par une explosion avec zone d'influence limitée ; les barrières préventives consistent en un stockage dans une zone contrôlée et surveillée, un accès aux seules personnes autorisées avec tenue d'un registre d'entrées – sorties, en la mise en place d'armoires coupe feu 90 min. Le fait de ne stocker que de très petites quantités et de mettre en place un système d'alarme constitue des barrières protectives.
- 10) **Scénario X** : épandage de produit en grande quantité : le pétitionnaire indique qu'une mauvaise manipulation ou une rupture de canalisation peut en être la cause ; les conséquences se traduisent par la pollution des sols et des eaux ; les barrières préventives consistent en la mise en place d'un signal du niveau des cuves de stockage, en un aménagement de la zone de dépotage et en la formation du personnel. Le fait de disposer d'un bac de rétention entretenu et de produits absorbants constitue une barrière protectrice.
- 11) **Scénario XI** : incendie du stockage des hydrocarbures en grande quantité : le pétitionnaire indique qu'une étincelle d'origine mécanique ou électrique, ou qu'un point chaud peut en être la cause ; les conséquences se traduisent par un flux thermique, l'émission de fumées, la destruction de la citerne, la propagation de l'incendie, la pollution des eaux par les eaux d'extinction et l'intoxication du personnel ; les barrières préventives consistent en un entretien de l'ensemble de l'installation de stockage, en la vérification des installations électriques, en un permis de feu, en une mise à la terre, en une citerne disposant d'un évent de respiration, en la mise en place d'une astreinte du personnel et d'un gardiennage. Le fait de disposer de bornes incendie et d'effectuer des exercices incendie constitue une barrière protectrice.

S'agissant de la hiérarchisation des risques, le pétitionnaire précise que les niveaux de gravité donnés par le tableau ci-après font l'objet d'une cotation individuelle.

Scénario		Effets létaux à l'extérieur du site (O/N)	Niveau de gravité
Sc.I	Collision engins/engins	N	Modéré
Sc.II	Collision engins/véhicule léger	N	Modéré
Sc.III	Epandage de produit sur le sol	N	Sérieux
Sc.IV	Incendie des déchets	N	Sérieux
Sc.V	Incendie chaudière	N	Sérieux
Sc.VI	Incendie du local compresseur	N	Sérieux
Sc.VII	Epandage de gasoil	N	Important
Sc.VIII	Epandage de produit en petite quantité	N	Modéré
Sc. IX	Torches et pétards	N	Important
Sc.X	Epandage de produit en grande quantité	N	Modéré
Sc.XI	Incendie du stockage des hydrocarbures en grande quantité	N	Important

Il rappelle que la cotation des niveaux de gravité a été effectuée à l'aide de la grille réglementaire suivante, issue de l'arrêté du 29 septembre 2005 :

Définition des dommages			
NIVEAU DE GRAVITE des conséquences	ZONE DELIMITEE PAR LE SEUIL des effets létaux significatifs	ZONE DELIMITEE PAR LE SEUIL des effets létaux	ZONE DELIMITEE PAR LE SEUIL des effets irréversibles sur la vie humaine

Important	Au plus 1 personne exposée	Entre 1 et 10 pers. exposées	Entre 10 et 100 pers. exposées
Sérieux	Aucune personne exposée	Au plus 1 personne exposée	Moins de 10 personnes exposées
Modéré	Pas de zone de létalité hors de l'établissement		Présence humaine exposée à des effets irréversibles

Sur la base de la classe de probabilité des scénarios d'accidents majeurs donnée par la grille réglementaire (arrêté du 29 septembre 2005), les classes de probabilité proposées par le pétitionnaire sont les suivantes (classées par ordre de probabilité croissante) :

Scénario		Classe de probabilité
Sc.IX	Torches et pétards	“Evénement possible mais extrêmement peu probable” : <i>n'est pas impossible au vu des connaissances actuelles mais non rencontré au niveau mondial sur un très grand nombre d'années d'installations.</i>
Sc. I	Collision engins/engins	“Evénement probable” : <i>s'est produit et/ou peut se produire pendant la durée de vie de l'installation.</i>
Sc. II	Collision engins/véhicule léger	“
Sc.III	Epandage de produit sur le sol	“
Sc. IV	Incendie des déchets	“
Sc. V	Incendie chaudière	“
Sc. VI	Incendie local compresseur	“
Sc. VII	Epandage de gasoil	“
Sc. VIII	Epandage de produit en petite quantité	“
Sc. X	Epandage de produit en grande quantité	“
Sc. XI	Incendie du stockage des hydrocarbures en grande quantité	“

Le pétitionnaire, en s'inspirant de la grille de la circulaire du 29 septembre 2005, résume son étude par la hiérarchisation suivante :

Classe de probabilité / Niveau de gravité	E=“Evénement possible mais extrêmement peu probable”	D=“Evénement très improbable”	C=“Evénement improbable”	B=“Evénement probable”	A=“Evènement courant ”
Désastreux					
Catastrophique					
Important	Sc. IX			Sc. VII Sc. XI	
Sérieux				Sc. III Sc. IV Sc. V Sc. VI	
Modéré				Sc. I Sc. II Sc. VIII Sc. X	

Après étude de la criticité correspondant au couple probabilité/gravité identifié pour chaque scénario, il conclut que tous les scénarios d'accident majeurs étudiés sont dans la zone de moindre risque, sauf l'épandage de gasoil (Sc. VII) et l'incendie du stockage des hydrocarbures en grande quantité (Sc. XI).

I.7.2.5.5 Scénario retenu

A l'issue de l'évaluation des risques développés au paragraphe précédent, il apparaît que le risque le plus important venait d'un risque incendie du stockage des hydrocarbures en grande quantité.

Ainsi, ce phénomène dangereux a été évalué en termes d'intensité.

L'évaluation de l'intensité a été basée sur les quatre scénarii suivants :

- Feu de la cuvette de rétention,
- Explosion de bac,
- Boule de feu,
- Boil over en couche mince.

Les phénomènes dangereux pour lesquels l'intensité est calculée correspondent aux cuves les plus grandes et à la surface totale de rétention.

La méthodologie utilisée pour le calcul de rayonnement thermique et de surpression, est celle développée dans les circulaires du 31 janvier 2007 et du 7 juillet 2007, et dans la lettre du 23 décembre 2008.

Les modèles sont proposés par le Groupe de Travail Sectoriel des Dépôts de Liquides Inflammables (GTDLI), auquel participe entre autres l'Administration, pour la détermination des distances d'effets associés à un feu de nappe de liquides inflammables, à une explosion de cuve, à une boule de feu ou à un boil over en couche mince.

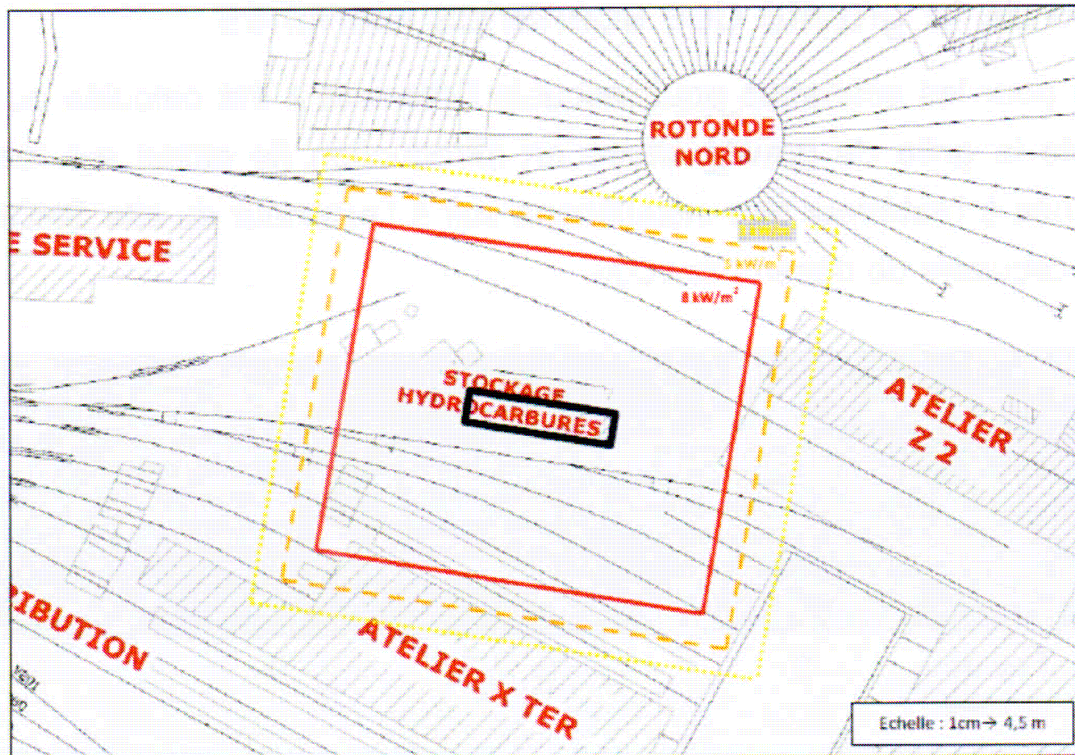
Selon l'arrêté du 29 septembre 2005 intitulé « Arrêté relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation », les valeurs de référence de rayonnement ou de dose thermique et de surpression pour les installations classées sont les suivantes :

SEUILS	Pression	Thermique
Seuils pour les effets sur les structures		
Destructions significatives de vitres (1)	20hPa ou mbar	5 kW/m ²
Dégâts légers sur les structures	50hPa ou mbar	
Dégâts graves sur les structures	140hPa ou mbar	8 kW/m ²
Effets dominos	200hPa ou mbar	8 kW/m ²
Dégâts très graves sur les structures	300hPa ou mbar	
Exposition prolongée des structures : dégâts très graves sur les structures (hors structures béton)		16 kW/m ²
Tenue du béton pendant plusieurs heures : dégâts très graves sur les structures béton		20 kW/m ²
Ruine du béton en quelques dizaines minutes		200 kW/m ²
Seuils pour les effets sur l'homme		
Effets réversibles (1)		
Effets indirects par bris de vitre sur l'homme	20hPa ou mbar	
Effets irréversibles (SEI)	50hPa ou mbar	5 kW/m ² ou 600 [(kW/m ²) ^{4/3}].s
Effets létaux (SEL 1%)	140hPa ou mbar	5 kW/m ² ou 1000 [(kW/m ²) ^{4/3}].s
Effets létaux significatifs (SELS 5%)	200hPa ou mbar	8 kW/m ² ou 1800 [(kW/m ²) ^{4/3}].s

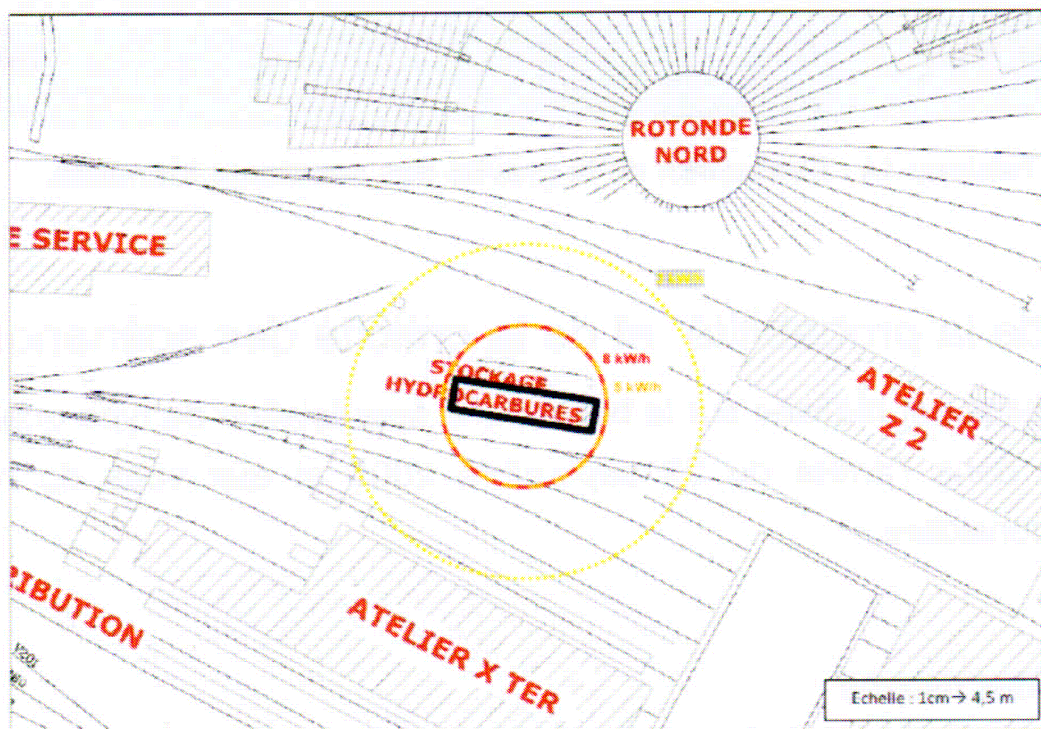
Seuils utilisés

Le pétitionnaire indique les hypothèses de calcul retenues pour les quatre scénarii précités, le type de produit étant du gasoil. Il fournit également les valeurs de référence relatives aux seuils de surpression et aux seuils de rayonnement thermique, fixées par l'arrêté précité. De là, chacun des scénarii est quantifié en termes de distance.

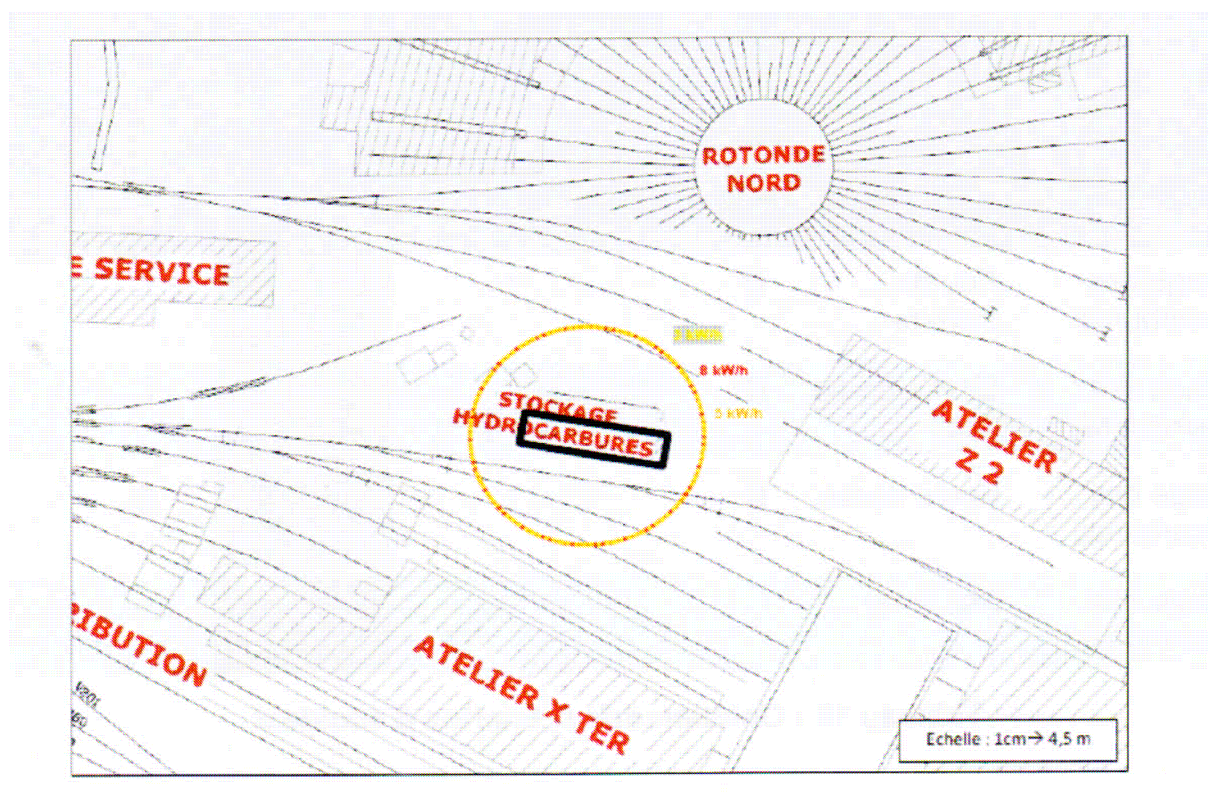
Il en conclut que les effets thermiques restent circonscrits dans l'enceinte du site SNCF. Les rendus graphiques sont présentés ci-après.



Effets thermiques liés à un feu de cuvette



Effets thermiques liés à une explosion de bac



Effets thermiques liés à une boule de feu

Le pétitionnaire précise également que la gravité établie pour les différents scénarii conformément à la fiche guide n° 1 de la circulaire de décembre 2006, est déterminée comme « modérée » sans effet en dehors des limites de propriété.

Il indique également que l'évaluation de la probabilité a été réalisée sur la base d'une appréciation type qualitative conformément à la possibilité donnée dans l'arrêté du 29 septembre 2005 et aux vues du niveau de gravité du phénomène dangereux considéré. Il en conclut que les différents scénarii sont classés parmi les « évènements probables » avant la mise en place des barrières de sécurité prévues et parmi les « évènements improbables » après la mise en place des barrières.

Les scénarii ont une criticité en l'état avec ou sans mise en place des barrières de sécurité prévues.

Enfin du point de vue cinétique, le scénario incendie a une cinétique rapide (le feu peut être couvant avec un embrasement rapide).

1.7.2.6 Barrières de sécurité

1.7.2.6.1 Moyens généraux de prévention et de lutte incendie

Le pétitionnaire indique quels sont les moyens de prévention et de lutte incendie :

- établissement d'un plan de formation à l'activité de maintenance et d'entretien d'engins, ainsi qu'au stockage de produits ;
- ordre et propreté dans l'ensemble de l'établissement ;
- interdiction de fumer dans tous les bâtiments ;
- procédure stricte « permis de feu » appliquée à tous les travaux avec points chauds (soudure, découpage, ...)

- contrôle, tous les ans par un organisme extérieur accrédité, de toutes les installations électriques;
- nombreux extincteurs répartis en fonction des risques dans les bâtiments ;
- plusieurs « poteaux incendie » : 5 bornes « incendie » réparties sur le site et 2 bornes à l'extérieur du site, en limite de propriété ;
- procédure d'organisation incendie et d'évacuation incendie ;
- mise à disposition d'équipements de protection individuelle ;
- moyens de lutte externe : SDIS Marseille.

En outre, un certain nombre de vérifications permettent de garantir un niveau de fiabilité satisfaisant des barrières de protection. Elles se déroulent soit toutes les semaines (contrôle et inventaire des moyens de lutte contre l'incendie), soit une fois par an (essai de fonctionnement et contrôle de l'état des bouches, poteaux et poteaux armés d'incendie, ...).

Un référentiel de sécurité concernant la prévention du risque incendie sur le Technicentre PACA de la Blancarde est par ailleurs mis en place par la SNCF. Ce référentiel définit les personnes compétentes et à mobiliser en cas d'incendie. Il évalue aussi les moyens de protection collectifs et individuels mis en place par la SNCF pour la gestion des risques d'incendie dans les Technicentres.

I.7.2.6.2 Sécurités de l'installation de stockage des hydrocarbures

Les barrières de sécurité pour les installations de stockage des hydrocarbures sont, selon le pétitionnaire, les suivantes :

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

* * *

I.7.3 ANALYSE DU DOCUMENT HYGIENE ET SECURITE

Le pétitionnaire a établi la notice d'Hygiène et Sécurité conformément à la réglementation en vigueur (article R.512-6 du Code de l'Environnement). Il y présente une synthèse des éléments d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, conformément à ceux édictés par la quatrième partie du Code du Travail et que s'engage à respecter le Directeur du Technicentre sur le site la Blancarde.

Les mesures préventives concernent tous les risques potentiels de l'installation, à savoir la probabilité qu'un accident ait lieu et les conséquences de cet accident sur la vie ou la santé des salariés. Le pétitionnaire rappelle que la sécurité des circulations et du personnel sont les fondamentaux qui garantissent la pérennité de la production ferroviaire. Leur amélioration permanente constitue l'une des priorités que s'engage à développer le Directeur d'Etablissement.

L'organisation sécurité de l'UO de La Blancarde est détaillée dans l'étude.

1.7.3.1 Hygiène et conditions de travail du personnel

Les prescriptions en matière d'hygiène et de conditions de travail, détaillées dans l'étude, sont résumées ci-après :

1. Aménagement et hygiène des lieux de travail.

Dans les locaux à pollution non spécifique (magasins, bureaux,...), l'aération est assurée par des ouvertures habituelles (fenêtres et portes).

Les locaux fermés (ateliers) sont équipés de système de ventilation et de chauffage. Le chauffage correspond à la destination spécifique des locaux.

Aucun repas ou casse-croûte n'est pris au sein des locaux affectés au travail, mais dans les locaux sociaux aménagés et disposés au niveau des bâtiments situés au Nord de la traverse de la Trévaresse, en conformité avec la réglementation. Ils comprennent une salle de repos permettant au personnel de prendre ses repas, des vestiaires équipés d'armoires individuelles et des locaux sanitaires équipés de WC et lavabos, en nombre suffisant. Les lavabos et les douches sont alimentés en eau potable.

Les postes de travail extérieurs sont aménagés de façon à assurer la sécurité des travailleurs (chutes d'objet, chute du personnel, protection contre les conditions atmosphériques, accessibles au secours, facilement évacuables,...). Chaque poste de travail est équipé d'un éclairage adapté permettant une vision de jour et de nuit.

Les postes de travail, les locaux sociaux et les sanitaires sont tenus en état de propreté quotidiennement.

2. Equipements individuels.

Un équipement adapté à ses fonctions et conforme à la norme européenne, est fourni à chaque employé (vêtement et chaussures de travail, équipement de protection individuelle,...).

3. Suivi médical.

Conformément à la réglementation, l'ensemble du personnel est soumis, une fois par an, à une visite médicale par un médecin du travail. Ce dernier assure également périodiquement des consultations et un dialogue avec le personnel sur les conditions de travail et de sécurité pratiquées sur le site. Les personnels du service médical de l'établissement sont le médecin de l'établissement et une infirmière. Un règlement intérieur est affiché dans les locaux, visible par tout le personnel.

4. Alcool et produits psycho actifs.

L'obligation d'atteindre en permanence un haut niveau de sécurité des circulations impose une rigueur dans le cadre de l'hygiène de vie. Les agents ne doivent pas se trouver sous l'emprise d'un état alcoolique caractérisé par un taux d'alcoolémie égal ou supérieur au taux le plus faible en vigueur pour la sécurité routière. Un groupe de prévention du risque alcool et du risque lié aux autres produits psycho actifs a par ailleurs été mis en place par le Directeur de l'établissement.

5. Bruit.

Un référentiel interne précise les dispositions à mettre en place concernant la protection des travailleurs contre le bruit. Les agents exposés sur les lieux de travail sont munis de protections auditives personnalisées.

6. Risque amiante.

S'agissant du risque amiante, des mesures d'exposition sont effectuées conformément à l'article 31 du décret n° 96-98 du 7 février 1996. Ces mesures sont reprises sur les « notices de poste » et les « fiches individuelles d'exposition ».

7. Respect de l'environnement.

L'établissement pratique le tri sélectif non seulement dans le souci de participer à la récupération et au recyclage des produits mais également avec la volonté d'améliorer la sécurité du personnel.

8. Dispositions particulières relatives à l'hygiène dans l'atelier.

Au niveau des ateliers, le débit minimal d'air neuf par occupant est conforme aux recommandations du Code du Travail. Il est assuré par des ouvertures régulières de l'atelier (portails au niveau des voies d'entretien) et adaptable aux engins en fonctionnement lors de leur entretien. Dans les ateliers, les salariés travaillent dans des locaux chauffés et aérés. Les machines et locaux techniques sont tenus

propres et dégagés. Les machines sont maintenues en bon état par des opérations de maintenance préventive.

9. Travaux interdits à certaines catégories de personnel.

Les jeunes travailleurs et les femmes n'effectuent pas certains travaux décrits dans le Code du Travail (articles R 234.1 et R 234.4 et suivants). Les intérimaires et les contrats de travail temporaire ne sont pas affectés aux travaux particulièrement dangereux.

1.7.3.2 Sécurité collective et individuelle

Un responsable sécurité est affecté au site.

Le pétitionnaire précise tout d'abord que les locaux sont aménagés conformément aux normes réglementaires de manière à garantir la sécurité et notamment en cas d'incendie, à faciliter l'évacuation du personnel, à limiter la propagation du sinistre et à faciliter l'accès des secours.

Les zones les plus exposées à des dangers sont signalées par des panneaux sécurité indiquant notamment les consignes de sécurité et l'emplacement des équipements de sécurité.

Le pétitionnaire indique également que la sécurité repose sur la prévention des risques, la formation du personnel et les moyens d'intervention.

10. Nature des risques.

Les principaux risques encourus par le personnel sont ceux du domaine industriel, ceux spécifiques au site (ferroviaire, amiante et utilisation de produits chimiques), et tous les risques inhérents à toute activité.

Les dispositions à prendre face aux risques ferroviaires dans l'enceinte de l'UO de la Blancarde sont décrites dans les référentiels internes de la SNCF.

Pour l'utilisation de chaque produit chimique, le Dirigeant doit appliquer la fiche de données sécurité (FDS) et se garantir qu'il fait bien l'objet d'une validation du Service Achat de la SNCF. Cette FDS renseigne également sur les protections EPI individuelles obligatoires, sur les modes d'utilisation, et sur les recommandations et dispositions à prendre pour les secours en cas d'accident. Les produits chimiques font l'objet de récupération obligatoire, les produits usagés sont stockés selon les normes et sur bacs de rétention. Ils sont gérés par le magasin. La maintenance des installations est réalisée par des équipes spécialisées ; celle de proximité, par des agents formés et compétents.

11. Formation.

Le pétitionnaire indique que, conformément au Code du Travail, le responsable du site organise une formation pratique et appropriée, en matière de sécurité, au bénéfice de chaque employé embauché, de ceux qui changent de poste de travail ou de technique, et des travailleurs liés par un contrat de travail temporaire.

Un programme est par ailleurs mis au point pour assurer une formation permanente et régulière à l'ensemble des salariés impliqués dans le fonctionnement de l'atelier.

Cela concerne notamment la circulation des personnes sur le site ; l'exécution du travail en intégrant la prévention des risques liés à l'activité ; les règles de sécurité incendie.

Les habilitations sont validées par le Directeur d'Etablissement ou ses délégataires. Elles font l'objet d'un suivi de compétence continu (au moins une fois par an).

12. Prévention.

Le pétitionnaire précise les mesures propres à réduire le risque accidentel. De plus, le personnel a à sa disposition, les équipements et protections adaptés aux tâches à accomplir.

Il décrit également les mesures prises pour les risques inhérents à l'utilisation de l'énergie électrique ainsi que celles concernant la vérification technique et la conformité des équipements de travail.

13. Intervention d'entreprises extérieures.

Des entreprises extérieures sont susceptibles d'intervenir dans le cadre de l'exploitation générale du site. Elles doivent se conformer aux pratiques, normes, consignes et règles de sécurité en vigueur sur le site et dans leur profession.

Le port de chaussures de sécurité et d'un gilet réfléchissant est obligatoire de même qu'un permis de feu devra être délivré pour les opérations de soudures et les travaux pouvant engendrer des points chauds.

Si les critères sont remplis, un plan d'hygiène et de sécurité est mis en place conformément au Code du Travail. Un registre de sécurité est maintenu en permanence à la disposition de chacun.

Tous les travaux et interventions effectués dans l'établissement par une entreprise extérieure, font l'objet de prescriptions particulières d'hygiène et de sécurité. La coordination générale des mesures de prévention est assurée par le chef de l'entreprise utilisatrice. Il est procédé, préalablement à l'exécution de l'opération, à une inspection commune des lieux de travail, des installations et des matériels. Au vu des informations délivrées par le chef de l'entreprise utilisatrice et des éléments recueillis lors de l'inspection, les chefs d'entreprise procèdent en commun à une analyse des risques d'où en découlent un plan de prévention et des mesures applicables pendant l'exécution des travaux.

14. Documentation.

Les notices d'utilisation des installations comprennent un chapitre « consignes de sécurité » et décrivent tous les contrôles et travaux d'entretien qui permettent d'utiliser les machines dans des conditions optimales. Elles doivent être connues du personnel utilisateur.

Ces consignes sont complétées par celles qui décrivent les règles de sécurité à respecter dans l'ensemble du site.

* * * * *

II ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

II.1 PROCEDURE

II.1.1 DESIGNATION DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

Par décision n° E11000062 /13 du 26 avril 2011, le Président du Tribunal Administratif de Marseille a désigné monsieur Bertrand FABRE-AUBRESPY, Ingénieur de l'Ecole de l'air – retraité, en qualité de commissaire- enquêteur pour conduire dans le département des Bouches-du-Rhône, l'enquête publique relative à la demande formulée par la SNCF - Technicentre PACA en vue d'être autorisée à exploiter diverses installations classées au sein de l'unité de la Blancarde à Marseille (12°).

II.1.2 ARRETE D'OUVERTURE D'ENQUETE

Par arrêté n° 389-2010 A du 02 mai 2011, le Préfet de la Région Provence, Alpes, Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône, a prescrit l'ouverture d'une enquête publique relative à cette demande, devant se dérouler sur le territoire de la commune de Marseille et durer 33 jours consécutifs, du 30 mai 2011 au 1^{er} juillet 2011 inclus. La copie de cet arrêté figure en annexe I-2.

II.2 MODALITES DE L'ENQUETE

II.2.1 PREPARATION DE L'ENQUETE

Les dates d'enquête, le calendrier des permanences en mairie de Marseille ainsi que les mesures de publicité ont été définis en concertation avec Mme Martins – Bureau des installations classées pour la protection de l'environnement – à la Préfecture des Bouches-du-Rhône.

Le 28 avril 2011, le commissaire-enquêteur a reçu le dossier d'enquête accompagné de l'avis de l'autorité environnementale (DREAL) en date du 31 mars 2011.

II.2.2 CONTACTS PREALABLES AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE ET VISITE DU SITE

Le commissaire-enquêteur a procédé le 20 mai 2011 à une visite des installations du Technicentre de la Blancarde conduite par M. Alexandre Vassy, coordonnateur local environnement, responsable du projet, accompagné de M. Sébastien Roblin, responsable Environnement à la SNCF. A l'issue de cette visite, le commissaire-enquêteur a pu leur demander quelques précisions sur le dossier d'enquête.

II.2.3 PERMANENCES

Conformément à l'article 3 de l'arrêté préfectoral, le commissaire-enquêteur s'est tenu à la disposition du public pour recevoir ses observations aux lieux et dates ci-dessous indiqués :

<u>MARSEILLE</u>	le lundi 30 mai 2011	de 9 H 00 à 12 H 00
(Direction générale de la Prévention et de la Protection	le mardi 07 juin 2011	de 9 H 00 à 12 H 00
Direction de la Prévention et de la Sécurité du Public	le mercredi 15 juin 2011	de 14 H 00 à 17 H 00
44, avenue Alexandre Dumas 13008 Marseille)	le jeudi 23 juin 2011	de 9 H 00 à 12 H 00
	le vendredi 1 ^{er} juillet 2011	de 14 H 00 à 17 H 00

Les différentes pièces du dossier ainsi que le registre d'enquête, cotés et paraphés par le commissaire-enquêteur conformément à l'article 3 de l'arrêté préfectoral, ont été déposés dans les locaux précités de la mairie de Marseille.

Ces documents, accompagnés en application de l'article R.122-13 du Code de l'Environnement de l'avis de l'autorité environnementale, ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, pendant les jours ouvrables, aux heures d'ouverture du bureau.

L'enquête s'est déroulée en parfaite conformité avec les dispositions fixées par l'arrêté préfectoral en date du 02 mai 2011 (Annexe I-2) qui a prescrit l'enquête publique.

II.2.4 PUBLICITE ET INFORMATION DU PUBLIC

Conformément à l'article 6 de l'arrêté préfectoral, l'avis d'ouverture de l'enquête (Annexe I-3) a été affiché dans la commune concernée (Hôtel de Ville et mairies des 4^e et 5^e, 9^e et 10^e, 11^e et 12^e arrondissements de la ville de Marseille) quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête.

De plus, à la demande du commissaire-enquêteur, cet avis a été affiché au voisinage des 2 portails d'entrée sur le site (Traverse de la Trévaresse et chemin de Saint-Jean du Désert).

Les certificats d'affichage et quelques clichés attestant de cet affichage figurent en annexe I-4.

Remarque du commissaire-enquêteur : à la lecture des certificats d'affichage joints en annexe I-4, il apparaît que l'avis d'enquête n'a été affiché que jusqu'au 13 juin 2011 inclus à l'Hôtel de Ville et que jusqu'au 16 juin inclus dans les mairies des secteurs concernés, alors que l'enquête publique s'est déroulée jusqu'au 1^{er} juillet 2011 inclus.

Le commissaire-enquêteur avait également demandé que cet avis soit aussi affiché dans un rayon de 1 km autour de l'établissement, conformément à l'article 6 de l'arrêté préfectoral, mais il n'a pas pu, en revanche, vérifier la régularité de cet affichage là. Les certificats d'affichage précités n'en attestent pas non plus.

Enfin, l'avis d'enquête a donné lieu à publication, quinze jours au moins avant le début de l'enquête dans les journaux suivants :

- La Provence édition du jeudi 12 mai 2011
- La Marseillaise édition du jeudi 12 mai 2011.

Ces coupures de presse sont jointes en annexes I-5.

II.3 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

Cinq permanences ont été tenues dans les locaux de la Mairie de Marseille comme suit :

- Lundi 30 mai 2011 de 9 H 00 à 12 H 00 :
absence de public. Aucune observation n'est portée au registre ce jour.
- Mardi 07 juin 2011 de 9 H 00 à 12 H 00 :
pas d'observations écrites sur le registre entre 2 permanences.
Absence de public. Aucune observation n'est portée au registre ce jour.
- Mercredi 15 juin 2011 de 14 H 00 à 17 H 00 :
pas d'observations écrites sur le registre entre 2 permanences.
Absence de public. Aucune observation n'est portée au registre ce jour.
- Jeudi 23 juin 2011 de 9 H 00 à 12 H 00 :
pas d'observations écrites sur le registre entre 2 permanences.
Absence de public. Aucune observation n'est portée au registre ce jour.
- Vendredi 1^{er} juillet 2011 de 14 H 00 à 17 H 00 :
pas d'observations écrites sur le registre entre 2 permanences.
Absence de public. Aucune observation n'est portée au registre ce jour.

Remarque du commissaire-enquêteur : en conclusion, l'enquête s'est déroulée avec un total manque d'intérêt du public

II.4 CLOTURE DE L'ENQUETE

L'enquête a été close par le commissaire-enquêteur à la fin de la permanence du vendredi 1^{er} juillet 2011, à 17 H 00.

II.5 CONVOCATION DU PETITIONNAIRE

Le commissaire-enquêteur ayant formulé un certain nombre d'observations sur le dossier d'enquête et en l'absence de celles-ci de la part du public, un entretien a eu lieu avec M. Alexandre Vassy, dans les locaux du Technicentre de La Blancarde, le mercredi 6 juillet 2011, soit moins de huit jours après la fin de l'enquête publique : les délais réglementaires sont donc respectés.

La notification du procès-verbal des observations du commissaire-enquêteur sont jointes en annexes II-1et II-2.

II.6 MEMOIRE EN REPONSE

Ce document a généralement pour objectif de répondre aux interrogations du public. Comme il n'y en a eu aucune de formulée, le courrier recommandé avec AR du maître d'ouvrage daté du 08 juillet 2011, expédié le 12 juillet 2011et reçu le 18 juillet 2011, annexé également au rapport (annexe II-3), complète par écrit les points abordés lors de l'entretien du 6 juillet dernier avec le commissaire-enquêteur.

II.7 MODALITES DE TRANSFERT DU DOSSIER ET DU REGISTRE D'ENQUETE

Le dossier d'enquête a été conservé par les services de la Mairie de Marseille où se sont tenues les permanences du commissaire-enquêteur (44, avenue Alexandre Dumas 13008 Marseille).

Le registre d'enquête ainsi que le rapport d'enquête publique et les conclusions motivées du commissaire-enquêteur seront remis au Bureau des installations classées pour la protection de l'environnement de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, dans les délais réglementaires.

III ANALYSE DES OBSERVATIONS

III.1 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (DREAL)

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact ainsi que sur la prise en compte de l'environnement dans la demande.

Le caractère complet, la clarté et la concision de cette étude sont soulignés. Les enjeux sont limités et l'étude est proportionnée à ces enjeux.

Les enjeux environnementaux sont par ailleurs bien identifiés, modérés et pris en compte. Ils consistent en une maîtrise des pollutions, des nuisances sonores et des risques accidentels liés aux activités de maintenance des véhicules ferroviaires, de stockage et de distribution d'hydrocarbures. La conception du projet et les mesures prises pour réduire les impacts sont appropriées au contexte et aux enjeux.

III.2 AVIS SUR LE MEMOIRE EN REPONSE

Le mémoire en réponse aux observations du commissaire-enquêteur apporte certaines précisions demandées et confirme les mesures déjà prises ou envisagées par le pétitionnaire.

Des précisions sont en effet apportées concernant le stockage des produits et déchets dangereux. Ceux-ci sont tous stockés sur des rétentions, soit à couvert à l'intérieur des bâtiments, soit conservés dans des armoires fermées et équipées d'une rétention à l'extérieur. De ce fait, ce type de stockage protège ces produits et déchets contre les venues d'eau en cas de phénomènes exceptionnels et facilite la gestion des lixiviats et des eaux de lavage des sols.

Les procédés mis en œuvre sur le site, à part les opérations de lavage, n'utilisent pas d'eau. En conséquence, les paramètres et la périodicité de contrôle fixés par la convention de rejet paraissent satisfaisants.

Les opérations de lavage sont essentiellement réalisées dans l'atelier TER2N NG qui dispose d'un réseau séparatif, d'où une limitation du débit de déversement dans le réseau unitaire de la ville de Marseille.

Concernant les mesures déjà prises, les installations de stockage des liquides inflammables sont conformes à la réglementation. Les mesures envisagées et qui seront mises en place à court terme concernent les systèmes anti-retour sur les réseaux d'adduction d'eau prévus au plus tard fin 2012, les dispositifs d'obturation des réseaux d'évacuation des eaux prévus sous trois ans, les travaux en vue de réduire de façon substantielle les nuisances sonores à terminer au plus tard le 31/12/2013.

III.3 AVIS DE LA COMMUNE DE MARSEILLE

En séance du 27 juin 2011, le Conseil Municipal de Marseille, après avoir pris connaissance des remarques émises par les différents services dans le cadre de l'enquête administrative, a délibéré et a donné un avis favorable à la demande d'autorisation préfectorale de la SNCF d'exploiter ses installations du Technicentre PACA sis 38 Traverse de la Trévaresse dans le 12^e arrondissement (Cf. annexe n° III).

Fait à Eguilles, le 21 juillet 2011

Le Commissaire-enquêteur
Bertrand Fabre-Aubrespy