

**Rapport d'Enquête Publique Unique
et annexes relatifs :
au projet de Plan de Prévention des
Risques Technologiques (PPRT) de la
Zone Industrielle de Port Jérôme
et
à l'enquête publique préalable à une
Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
en vue d'une expropriation.**

01/07/2014

SOMMAIRE

Glossaire

Chapitre 0 Présentation des documents

Chapitre 1 Généralités concernant l'enquête publique

1.1 Préambule

1.2 Objet de l'enquête publique unique

1.3 Cadre juridique de l'enquête publique unique

1.4 Nature et caractéristiques du projet

1.5 Les enjeux du projet

151 La sécurité et la santé des populations

152 L'urbanisation

153 L'aspect socio-économique

154 L'environnement

Chapitre 2 Le contenu du dossier

Chapitre 3 Le projet soumis à enquête publique unique - partie PPRT

3.1 La ZI de Port Jérôme et ses spécificités

311 Historique de la zone

312 La zone à l'heure du projet de PPRT

3121 Les activités présentes

3122 Les entreprises concernées

3123 Le bassin d'emploi

3124 La zone et son positionnement géographique

3.2 Un PPRT pourquoi?

3.3 La gestion du risque sur la zone industrielle de Port Jérôme

331 La réduction du risque à la source dans les industries de la zone

332 La maîtrise de l'urbanisation

33121 Les types de bâti concernés par le PPRT

3322 La maîtrise de l'urbanisation proprement dite

333 L'organisation de l'alerte et des secours

3331 Le POI (Plan d'Opération Interne)

3332 Le PPI (Plan Particulier de Prévention)

3333 Le plan de communication d'urgence

3334 Les PCS (Plans Communaux de Sauvegarde)

3335 Le PICS (Plan Intercommunal de sauvegarde)

3336 Les sirènes PPI

3337 Le système de diffusion de l'alerte à Notre-Dame-de-Gravenchon

334 L'information du public

- 335 Les exercices périodiques impliquant les populations
 - 3351 Exercices PPI et confinement
 - 3352 Exercices PPMS
 - 3.4 La démarche de préparation du projet de PPRT
 - 341 Le PPRT et son dimensionnement sont justifiés
 - 342 Les modes de participation ont été appropriés
 - 3421 La phase d'association a été respectée
 - 3422 La phase de concertation a été respectée
 - 343 Les études techniques ont été menées conformément aux prescriptions du guide méthodologique du MEDDE
 - 3431 Les aléas présents sont correctement définis
 - 3432 Les enjeux présents sur la zone ont été caractérisés
 - 3433 Les aléas et les enjeux ont été superposés pour définir les zones de maîtrise d'urbanisation et les secteurs potentiels d'expropriation
 - 3434 Les investigations complémentaires induites par l'étude technique ont été réalisées
 - 344 La phase stratégique du PPRT a été menée dans l'optique de limiter les mesures foncières à envisager
 - 3441 La stratégie concernant l'activité économique existante
 - 3442 La stratégie concernant les activités économiques futures
 - 345 La stratégie concernant les bâtiments d'habitation
 - 346 La stratégie concernant les infrastructures
 - 3.5 Les spécificités du dossier
 - 351 Les zones grisées "G"
 - 352 La notion de gouvernance et le PMA-AE
 - 353 Les prestataires et la sous-traitance
 - 354 L'accidentabilité de la zone industrielle de Port Jérôme
 - 355 Les infrastructures
 - 3551 Le bac de Quillebeuf-sur-Seine
 - 3552 La RD 110
 - 3553 La RD 173
 - 3554 La RD 81
 - 3555 Les déplacements "doux"
 - 356 Les accès aux zones logistiques actuelles et à la future zone Port Jérôme III
 - 356 L'expropriation
 - 357 Les recommandations sur le bâti
- Chapitre 4 Le projet soumis à enquête publique unique - partie enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique (DUP) en vue d'une expropriation**
- 4.1 Une expropriation pourquoi?
 - 4.2 Les conclusions des études menées
 - 4.3 La démarche suivie
 - 4.4 Le déroulement de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité

publique d'expropriation

4.5 L'audition des gérants du garage DUTOT par la commission d'enquête

4.6 Les aspects sociaux de la procédure

Chapitre 5 Le projet soumis à enquête publique unique - partie enquête parcellaire

Chapitre 6 Le bilan de la concertation publique

6.1 Comment s'est déroulée la phase de concertation?

611 La consultation des communes

612 Les documents portés à la connaissance du public

613 Le CLIC puis la CSS

614 Les réunions publiques

615 Les réunions de travail et de concertation

616 Le traitement des courriers reçus par les services instructeurs

6161 Les courriers de l'AEPJR des 30/08 et 13/09/2013

6162 Le courrier du maire de Notre-Dame-de-Gravenchon du 02/06/2010

6163 Le courrier de la société CHARLES ANDRE du 13/07/2012

6164 Les courriers de la société SCORI des 18/12/2013 et 12/02/2014

6.2 Comment s'est déroulée la phase d'association?

621 Les réunions d'association

622 la consultation des POA

623 L'avis de la CSS (Commission de Suivi de Site ex CLIC)

624 La prise en compte des observations émises par les POA

625 L'analyse des remarques des POA

6251 Les remarques relatives au règlement

6252 Les remarques relatives aux zones grisées "G"

6253 Les remarques relatives aux infrastructures

6254 Les remarques relatives à l'exactitude des données

6255 Les remarques relatives aux aspects financiers

6256 Les remarques relatives à la communication

626 Les conclusions relatives à la phase de concertation publique

Chapitre 7 Le règlement PPRT et ses conséquences

7.1 Les dispositions générales contenues dans le règlement PPRT

7.2 Le règlement applicable aux nouveaux projets et aux projets d'extension

7.3 Les mesures financières

7.4 Les mesures de protection des populations

7.5 Les mesures relatives à l'utilisation et à l'exploitation

7.6 Les servitudes d'utilité publique /SUP

7.7 Les annexes du règlement

7.8 Les observations relatives au règlement

Chapitre 8 L'organisation de l'enquête publique unique

8.1 La désignation de la commission d'enquête

8.2 La concertation avec le service prescripteur

8.3 Une enquête unique en application de l'article L 123-6 du code de

l'environnement

8.4 La visite des lieux

8.5 Les vérifications réalisées

8.6 L'ouverture des registres d'enquête

8.7 Les mesures de publicité

871 Les mesures pré-enquête

8711 L'information en continu sur le site Spinfos.fr

8712 L'annonce de l'enquête publique et la publication de l'avis d'enquête

8713 Le contrôle du maintien en état de l'affichage public pendant la durée de l'enquête

8714 Les autres moyens

872 Les mesures au cours de l'enquête publique

8721 Les informations sur le site Spinfos.fr

8722 L'annonce de la réunion publique

8.8 Les auditions de la commission d'enquête

881 Audition de la 3 CVS

882 Première audition de l'AEPJR

883 Seconde audition de l'AEPJR

884 Audition de la DREAL HN et de la DDTM 76

885 Audition des Associations locales

886 Audition des gérants du garage DUTOT

887 Audition des élus locaux

8.9 La réunion publique

891 Le contexte de la réunion publique

892 L'importance du dossier et des enjeux

893 La partie informative de la réunion publique

894 Les échanges avec le public

8941 La définition des zones grisées

8942 Les infrastructures et les déplacements "doux"

8943 Les recommandations sur le bât et l'aide aux habitants concernés

8944 Le processus d'expropriation pour déclaration d'utilité publique

895 Les moyens d'information complémentaires mis à la disposition du public

Chapitre 9 Les permanences tenues par la commission d'enquête

Chapitre 10 La clôture de l'enquête publique

Chapitre 11 Le climat de l'enquête publique

Chapitre 12 Le travail de la commission d'enquête

12.1 Les documents analysés par la commission d'enquête

12.2 Les questions complémentaires posées aux parties

12.3 La synthèse des documents contenus dans le dossier d'enquête

12.4 La préparation de la réunion publique

12.5 Les réunions de travail

12.6 L'information du service prescripteur à l'issue de l'enquête

12.7 La demande de délai pour la remise du rapport et des avis motivés

12.8 Les réunions avec les parties pour comprendre la problématique d'application des zones grisées

Chapitre 13 Le procès verbal de synthèse des observations, propositions et contre-propositions

Chapitre 14 Le mémoire en réponse des services instructeurs

Chapitre 15 L'examen des observations, propositions, contre propositions et du mémoire en réponse / Les commentaires de la commission d'enquête

Annexes

Glossaire

Compte tenu de la complexité du dossier et des nombreux acronymes y figurant, la commission d'enquête a jugé utile d'établir le glossaire ci-dessous pour en faciliter la lecture.

ARIA (base)	Analyse, Recherche et Information sur les Accidents
AEPJR	Association des Entreprises de Port Jérôme et de sa Région
BARPI	Bureau d'Analyse des Risques et Pollutions Industrielles
BLEVE	(Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) - vaporisation explosive d'un liquide porté à ébullition
BOIL OVER	Phénomène pouvant être rencontré en cas d'incendie de bacs d'hydrocarbures relativement visqueux (fioul lourd, gazole, fioul domestique) lorsque de l'eau est présente au fond du bac de stockage
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CEREMA	Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CETE	devenu CEREMA (voir ci-dessus)
CHSCT	Comité d'Hygiène et de Sécurité et des Conditions de Travail
CLIC	Comité Local d'Information et de Concertation
CNCE	Compagnie Nationale des Commissaires Enquêteurs
CSS	Commission de Suivi de Site
CU	Code de l'Urbanisme
3 CVS	Communauté de Communes Caux Vallée de Seine
DDRM	Dossier Départemental des Risques Majeurs
DICRIM	Document d'Information Communal des Risques Majeurs
DDTM 76	Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Seine Maritime
DOO	Document d'Orientation et d'Objectifs (du Scot)
DREAL HN	Direction Régionale de l'Environnement , de l'Aménagement et du Logement de Haute Normandie
DTA	Directive Territoriale d'Aménagement
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EDD	Etude Des Dangers
EMCF	EXXON MOBIL CHEMICAL FRANCE
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunal
ERP	Etablissement Recevant du Public
ERSAS	ESSO RAFFINAGE
GPMH	Grand Port Maritime du Havre
GPMR	Grand Port Maritime de Rouen

INERIS	Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques
MEDAD	Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Energie Durables
MEDDE	Ministère de l'Ecologie , du Développement Durable et de l'Energie
PCIC	Poste de Commandement Inter Communal
PCS	Plan Communal de Sauvegarde
PICS	Plan Inter Communal de Sauvegarde
PJ I,II,III	Port Jérôme zone industrielle I, II ou III
POA	Personnes et Organismes Associés
POI	Plan d'Opération Interne
PPI	Plan Particulier d'Intervention
PMA-AE	Plan de Mise à l'Abri - ACTIVITES INDUSTRIELLES
PPI	Plan Particulier de Protection
PPRT	Plan de Prévention des Risques Technologiques
RD	Route Départementale
REX	Retour d'Expérience
RNA	Réseau National d'Alerte
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
Seveso AS	Etablissement Classés Seveso II Avec Servitudes (encore appelés Seveso II seuil haut)
SGS	Système de Gestion de la Sécurité
SI	Services Instructeurs
SIRACED PC	Service interministériel Régional des Affaires Civiles et Economiques de Défense et de la Protection Civile
SPPPI	Secrétariat Permanent pour le Prévention des Pollutions Industrielles
SUP	Servitude d'Utilité Publique
TMD	Transport de Matières Dangereuses
UVCE	Unconfined Vapour Cloud Explosion - explosion de vapeur en milieu non confiné
ZI	Zone Industrielle

Chapitre 0 - Présentation des documents

Le présent document de 145 pages (1 à 145 couverture incluse) constitue le rapport d'enquête relatif à l'enquête publique unique concernant : le projet de Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de la Zone Industrielle de Port Jérôme et l'enquête publique préalable à une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en vue d'une expropriation complétée par l'enquête parcellaire qui lui est liée. Il est complété par une annexe de 62 pages.

Le second document venant le compléter, composé de 301 pages concerne:

- le procès verbal de synthèse des observations, propositions et contre-propositions (227 pages)
- le mémoire en réponse fourni par les services instructeurs (74 pages)

Les avis motivés de la commission d'enquête concernant ce dossier constituent trois pièces séparées du présent rapport:

- l'avis motivé relatif au projet de PPRT lui même;
- l'avis motivé relatif à la DUP relative à une expropriation;
- l'avis motivé relatif à l'enquête parcellaire.

Un exemplaire "papier" a été remis à:

Monsieur le Préfet de Seine Maritime

Monsieur le Préfet de l'Eure

Monsieur le Vice-président du Tribunal Administratif de Rouen

Monsieur le Directeur de La DREAL Haute Normandie

Monsieur le Directeur de la DDTM de Seine Maritime

et un exemplaire "informatique" à:

- La Préfecture de Seine Maritime, Direction de la coordination des politiques de l'Etat/ Bureau des procédures publiques.
- Chaque membre titulaire et suppléant de la commission d'enquête.

* note de la commission: ont également été remis au service prescripteur de la Préfecture de Seine Maritime comme le prévoit la procédure d'enquête publique deux CD Rom remis à la commission d'enquête, pendant la durée de l'enquête unique :

- enregistrement de la réunion publique (source 3CVS)
- enregistrement réunion POA du 04/07/2013 (source AEPJR)

Chapitre 1 - Généralités concernant l'enquête publique

1.1 Préambule

Cette enquête publique diligentée par Monsieur le Préfet de la région Haute Normandie, Préfet de Seine Maritime et Monsieur le Préfet de l'Eure dans le cadre d'un Arrêté Inter - Préfectoral du 20 mars 2014 s'est déroulée du 14 avril 2014 au 21 mai 2014 inclus (soit une période de trente huit jours) et a été conduite par une commission d'enquête composée de:

- Jean Luc LAINE, Chef de département hygiène, sécurité et environnement retraité, commissaire enquêteur, Président de la commission;
 - Max MARTINEZ, Conseiller technique honoraire retraité ,commissaire enquêteur, membre titulaire de la commission;
 - Bernard RINGOT, Ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts retraité, commissaire enquêteur, membre titulaire de la commission;
 - Michel NEDELLEC, Proviseur de lycée retraité, commissaire enquêteur, membre suppléant de la commission;
- tous quatre, membres de la Compagnie Nationale des Commissaires Enquêteurs (CNCE).

1.2 Objet de l'enquête publique unique

Cette enquête publique unique a concerné :

- une enquête préalable à l'approbation du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de la Zone Industrielle de Port-Jérôme;
- une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique en vue d'une expropriation concernant le garage DUTOT;
- une enquête parcellaire liée à la DUP ci-dessus et concernant la commune de Lillebonne.

Il convient de rappeler que les Plans de Prévention des Risques Technologiques ont été institués par la Loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages.

1.3 Cadre juridique de l'enquête publique unique

Les principaux textes législatifs et réglementaires qui régissent les PPRT sont les suivants:

- la Loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages;
- le Décret n° 2005-1130 du 07 septembre 2005 relatif aux Plan de Prevention des Risques Technologiques (PPRT);
- l'arrêté du 29 septembre 2005 (encore appelé arrêté PCIG) qui définit les termes de probabilité d'occurrence, de cinétique (lente ou rapide) d'intensité (de faible à très forte) et de gravité servant à caractériser les phénomènes dangereux pris en compte dans le cadre des PPRT;
- l'arrêté du 29 septembre 2005 modifiant l'arrêté du 10 mai 2000 (SEVESO) relatif à la prévention des accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses présentes dans certaines catégories d'installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation.

L'enquête publique unique quant à elle répond aux textes suivants:

- le décret n° 2001-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique pour ce qui est des généralités et spécifiquement l'article L 123-6 du code de l'environnement en ce qui concerne l'enquête publique unique;
- le code de l'expropriation , articles L.11-1 à L.11-1-1, articles L.11-2 à L.11-7 et

articles R. 11-1 à R.11-14 , ainsi que le code de l'environnement articles L. 123-1 à L.123-19 et articles R. 123-5 à R.123-27 , en ce qui concerne l'enquête de déclaration d'utilité publique (DUP) en vue d'une expropriation;

- le code civil article 545, le code de l'expropriation articles L.11-1 à L.11-8, articles L. 12-1 et L. 13-2, articles R 11-18 et suivants; le code de la santé publique articles L. 1321-2 et R.1321-8 à 1321-13-4; la Loi n° 46-492 du 07/05/1946 modifiée (art 1) ; les décrets n° 55-1350 du 14/10/1955, n° 55-1350 du 14/10/1955 et n° 55-22 du 04/01/1955 en ce qui concerne l'enquête parcellaire.
- le Code de l'environnement articles L 123-1 à 19 et R 123-1 à 46, articles L 515-15 à 26 et 515-39 à 50 et enfin l'article L 515-8 en ce qui concerne l'enquête PPRT.

1.4 Nature et caractéristiques du projet

Outils de maîtrise de l'urbanisation créés par la loi « Risques » du 30 juillet 2003, les Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT), dont celui de la zone industrielle de Port Jérôme, participent à la politique de maîtrise des risques sur les territoires accueillant des sites industriels à haut risque, sites soumis au régime de l'Autorisation avec Servitudes (AS), correspondant au régime européen "Seveso seuil haut".

Les PPRT constituent la mesure phare de la loi du 30 juillet 2003.

Ils concernent tous les établissements soumis au régime de l'autorisation avec servitudes, s'apparentant aux sites Seveso seuil haut au sens de la directive européenne Seveso.

Ils visent à améliorer la coexistence des sites industriels à hauts risques existants, avec leurs riverains, en améliorant la protection de ces derniers tout en pérennisant les premiers.

Après une phase de réduction des risques à la source, le PPRT est prescrit sur un périmètre d'étude issu des études des dangers des sites.

Après instruction technique, concertation et enquête publique, le PPRT est approuvé.

La complexité technique du sujet et l'importance des enjeux de sécurité, les impératifs du développement économique et de l'aménagement durable des territoires, ont rendu nécessaire une appropriation de la démarche par tous les acteurs et la recherche d'une harmonisation la meilleure possible de l'élaboration de ces plans par les services de l'État: Inspection des Installations Classées et Directions Départementales des Territoires et de la Mer, sous l'autorité des Préfets, en associant l'ensemble des acteurs concernés.

1.5 Les enjeux du projet

151 La sécurité et la santé des populations

La cohabitation entre la population et les activités industrielles générant des risques est une thématique sensible, puisqu'associée à des enjeux de développement économique, de confort et véhiculant également de potentielles atteintes à la santé et l'intégrité de la vie humaine.

L'élargissement du cercle des parties prenantes et la remise en cause de la

notion d'acceptabilité des risques sont deux évolutions majeures qui bousculent les réponses actuelles à la question du « vivre ensemble » en présence d'activités à risque.

Le risque industriel doit donc donner lieu à des accords tacites entre les différentes parties prenantes ; dans une perspective d'amélioration, rendre ces accords plus explicites, identifier les conditions préalables à leur mise en place représente un enjeu majeur pour notre société dans le cadre des projets de PPRT en cours de mise en place.

Le projet de PPRT permet également de limiter les effets d'accidents susceptibles de survenir dans les installations génératrices des risques et pouvant entraîner des effets sur la salubrité, la santé et la sécurité publiques, directement ou indirectement par pollution du milieu.

152 L'urbanisation

Les premières habitations touchées par le PPRT sont situées dans un rayon proche de la zone industrielle à Notre-Dame-de-Gravenchon. Les autres habitations concernées sont situées dans un rayon plus éloigné de la zone industrielle, ce sont: Petiville, Quillebeuf-sur-Seine et Saint-Aubin-sur-Quillebeuf.

Les études réalisées dans le cadre du PPRT ont permis d'identifier que:

- 2294 habitations dont 65 collectives;
- 289 bâtiments d'activités;
- 160 ERP (Etablissements Recevant du Public);

sont concernés.

L'objectif de la démarche étant de limiter le nombre de personnes exposées, la démarche principale a été de limiter le risque à la source dans les établissements générant le risque pour diminuer l'intensité des effets des phénomènes dangereux sur le bâti existant.

Grâce aux actions menées par les services de l'Etat et à la forte contribution des industriels, les bâtis ne sont plus concernés que par des aléas de niveau faible en surpression, thermique et toxique.

Un autre enjeu important découle de l'application du PPRT, il s'agit de prendre en compte les extensions ou les modifications concernant le bâti existant, ainsi que le bâti futur.

L'objectif étant de corriger certaines erreurs ayant pu être commises dans le passé (habitations construites trop près des industries génératrices des risques ou insuffisamment protégées); tout en ne freinant pas pour autant les projets d'urbanisation nécessaires à l'accompagnement du développement de la zone industrielle.

153 l'aspect socio-économique

L'économie industrielle locale représente 8205 emplois, soit 31% des emplois du territoire Caux vallée de Seine (chiffres SCOT 2006).

Sont également liés à cette activité industrielle, une grande partie des emplois de services aux entreprises (13% des emplois du territoire) qui se sont développés avec la modification des modes de production: externalisation de certaines tâches telles que la maintenance, le nettoyage, le gardiennage, la formation.

Bien que l'activité industrielle n'égale pas, à elle seule, le nombre d'emplois généré par le secteur tertiaire (service, commerce, construction), son poids et son

rôle dans la structuration du tissu économique local sont prépondérants.

Trois caractéristiques constituent à la fois la force et la fragilité de l'économie locale:

- la spécialisation chimique et pétrochimique;
- la présence de grands établissements créateurs d'emplois;
- l'importance de l'économie de service liée à la présence industrielle (sous-traitance et prestataires).

L'industrie des biens intermédiaires (notamment chimie et pétrochimie) représente 20% des emplois sur Caux vallée de Seine.

Les activités chimiques et pétrochimiques génèrent 53% des emplois industriels.

Cette prépondérance est due à la présence de grands groupes industriels mondiaux tels qu' EXXONMOBIL CHEMICAL, ESSO Raffinage, LANXESS Elastomères... dont le poids économique est considérable.

L'industrie à l'origine des risques est également le moteur d'une économie de sous-traitance.

Les mutations économiques ont mené les industries à externaliser certaines fonctions qui n'étaient pas leur cœur de métier.

Cette externalisation s'est traduite par l'émergence de services aux entreprises. Sur Caux vallée de Seine, l'économie industrielle a permis le développement d'une économie de sous-traitance qui représente aujourd'hui 13% des emplois du territoire.

Ce sont les services opérationnels qui génèrent le plus d'emplois: près de 2500 en 2006 (sécurité, nettoyage, location de matériel...)

L'importance de ces activités de service s'est également traduite par l'implantation et le développement de grands groupes spécialisés en prestations tels que SONOTRI, LAVAQUEST, SCORI ...

L'ensemble des spécificités de l'industrie ont jusqu'alors été moteurs de l'économie locale et notamment de l'emploi.

Mais cette industrie se fragilise: déclin de l'industrie automobile, interrogations sur l'avenir de la pétrochimie, contraintes aux extensions imposées par les textes, concurrence européenne et internationale...

La faible diversité du tissu industriel et la concentration des emplois au sein d'un nombre restreint d'établissements représentent aujourd'hui un risque économique. La fermeture de grands établissements engendrerait à la fois la perte d'emplois directs mais également le déclin de l'économie et des emplois indirects.

Redynamiser le tissu industriel local est un des grands objectifs fixés à la fois par la DTA (Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine) et le SCOT Caux vallée de Seine.

Les pré-requis sont clairement définis:

- Développer la multi-modalité:

" le trafic poids lourds en provenance ou à destination de l'Est du territoire (Rouen, Amiens, ou encore Paris...) emprunte un réseau inadapté, traversant des villages et des zones agglomérées provoquant de fortes nuisances et une insécurité routière.

C'est le cas par exemple de l'axe Gravenchon -Grand-Camp -Trouville-Alliquerville (RD110) avec une moyenne de 0,5 poids lourd par minute"

- Faciliter l'accessibilité fluviale:

L'axe Seine est également un atout de l'accessibilité au territoire Caux Vallée de Seine. Par ses caractéristiques fluviales, la Seine permet le passage de convois fluviaux de taille importante, réduisant ainsi les transports routiers et les nuisances qui en découlent.

"Le territoire Caux Vallée de Seine dispose de deux terminaux industrialo-portuaires... le terminal de Port-Jérôme est spécialisé dans les vracs solides et liquides: 7 appontements sont dédiés aux produits pétroliers d'EXXONMOBIL (5758188 tonnes/an) et un appontement est dédié aux sociétés BENP-TERREOS, SENALIA (178747 tonnes/an); le terminal de RADICATEL est pour sa part spécialisé dans les conteneurs et marchandises diverses."

- Développer l'offre foncière industrielle:

Le territoire Caux vallée de Seine a fait de son foncier l'un des atouts principaux de son développement économique. Avec plus de 1400 hectares de zones d'activités communautaires, le territoire représentait 16% du foncier économique de la Région Haute-Normandie en 2007.

"Port-Jérôme 1et 2 constituent la zone économique «vitrine» du territoire. D'envergure internationale, elle accueille principalement des activités exogènes, des industries lourdes classées Seveso et des activités logistiques liées soit à l'industrie locale soit au commerce international".

D'une superficie brute d'environ 1380 hectares, environ 70 hectares de foncier restent encore commercialisables à court terme sur PJ2 dont une partie(12 ha)est susceptible d'être utilisée pour relocaliser les entreprises que le PPRT imposera de déplacer.

Une centaine d'hectares de réserves foncières sont disponibles à moyen/long terme, dont une parcelle d'environ 80 ha d'un seul tenant réservée aux industries pouvant générer des risques technologiques.

"Avec l'accueil de sept entreprises Seveso de seuil haut, Port-Jérôme est également approprié pour l'accueil d'industries lourdes générant des risques majeurs. Cette expérience dans l'industrie a permis de développer une culture du risque".

Ces deux documents insistent également sur la longue procédure réglementaire de création des zones d'activités économiques, la nécessité d'avoir un territoire réactif face aux entreprises, nécessitant d'anticiper les besoins économiques et en particulier les besoins fonciers.

"Le foncier est un levier sur lequel la Communauté de communes Caux Vallée de Seine peut agir et doit agir, elle doit pouvoir continuer à accueillir de nouvelles activités économiques (qu'elles soient exogènes ou endogènes), tout comme elle doit permettre aux entreprises déjà implantées de se développer, ce qui peut nécessiter du foncier pour de nouvelles installations".

La définition des objectifs en matière de développement économique répond à plusieurs principes:

"Maintenir l'armature économique existante, autour de laquelle s'est construit et organisé le territoire.

Le développement économique doit ainsi renforcer la structuration économique existante.

Cette armature économique doit s'articuler avec l'armature urbaine du territoire;

Disposer de réserves foncières pour accueillir des activités industrielles et logistiques structurantes, créatrices d'emplois et pour maintenir les entreprises implantées en leur permettant de se développer.

Les objectifs visant à répondre aux besoins fonciers: Caux vallée de Seine a vocation à accueillir des activités industrielles et logistiques consommatrices d'espaces. Les besoins en foncier sont donc conséquents.

Limitier la dispersion géographique du risque technologique élevé et le concentrer dans des zones d'activités dédiées afin de mieux gérer les risques et faciliter l'accessibilité aux zones d'activités; il s'agit d'assurer la cohérence entre l'armature urbaine du territoire et l'armature économique".
Comme nous pourrons le constater tout au long de ce rapport , ce sont bien là les enjeux majeurs socio-économiques qui se confrontent au PPRT.

154 l'environnement

Le projet se situe dans une zone d'enjeu spatial global ou il faut impérativement faire coexister l'urbanisme, l'industriel et la nature, tout en maintenant un bon équilibre en matière de biodiversité et d'écologie.

Le développement passe par une réduction à la source des risques naturels, technologiques et des émissions polluantes; par la mise en œuvre de critères exigeants pour le renforcement de la qualité de vie (eau, air, bruit) et par l'identification des espaces biologiques les plus stratégiques et leur protection/valorisation.

Parmi les grands défis identifiés du territoire, on notera:

"Caux vallée de Seine doit construire un avenir durable en conciliant les enjeux de développement avec la qualité environnementale et la pérennité des ressources naturelles". (source SCOT CVS), cela passe par :

- *maintenir et restaurer la trame verte en protégeant les grands espaces naturels, les entités paysagères et le patrimoine végétal ponctuel;*
- *maintenir et restaurer la trame bleue: améliorer la qualité des eaux, sécuriser l'alimentation en eau potable, valoriser les cours d'eau ,protéger le patrimoine aquatique*
- *gérer durablement l'énergie et les déchets: réduire les consommations énergétiques, réduire la production de déchets".*

Chapitre 2 Le contenu du dossier

Le dossier d'enquête publique unique concernant :

- le Plan de Prévention des risques Technologiques (PPRT) de la zone industrielle de Port Jérôme

et

- l'enquête publique préalable à une Déclaration d'Utilité publique (DUP) d'une expropriation, est composé de 11 (onze) pièces.

Il est complété par:

- un document de présentation du dossier (6 pages)
- 10 (dix) documents graphiques au format A0

Le tableau ci-dessous définit le détail des différentes pièces proposées.

N° de la pièce du dossier	Nombre de pages	Détails de la pièce
1	88 pour le corps principal et 71 pages d'annexes	Note de présentation composée: - du corps principal de la note (88 pages) - des annexes suivantes: . éléments de terminologie (2 pages) . extraits du code de l'environnement (9 pages) . grilles d'appréciation de la maîtrise des risques (8 pages) . arrêtés inter-préfectoraux création CLIC et CSS (14 pages) . liste des phénomènes dangereux pertinents et non pertinents pour le PPRT (21 pages) . arrêtés inter-préfectoraux de prescription et de prolongation du PPRT (13 pages) . cartographie des aléas 2010 (2 pages) . cartographie des aléas 2012 (2 pages)
2	61	Projet de règlement
3	12	Cahier de recommandations
4	1 carte au format A0	Plan de zonage réglementaire du PPRT de la zone industrielle de Port Jérôme
5 à 8	9	Documents relatifs à l'enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique d'expropriation
9 et 10	2	Documents relatifs à l'enquête parcellaire
11	35 pages pour le corps principal et 475 pages d'annexes	Bilan de la concertation préalable à l'enquête publique, document composé: du corps principal du bilan (35 pages) - des annexes au nombre de 59 réparties comme suit . annexes 1 à 7 arrêtés préfectoraux (25 pages) . annexes 8 à 12 comptes-rendus des réunions POA (24 pages) . annexes 13 à 25 comptes-rendus de CLIC/CSS (168 pages) . annexes 26 à 34 comptes-rendus de réunions (56 pages) . annexes 35 à 40 courriers (84 pages) . annexes 41 à 59 avis des POA (218 pages)

Les différents documents graphiques reproduits au format A0 sont proposés en annexe du dossier:

- carte des niveaux d'aléas de surpression;
- carte des niveaux d'intensité des effets de surpression;
- carte des niveaux d'aléas thermiques;
- carte des niveaux d'intensité des effets thermiques continus;
- carte des niveaux d'intensité des effets thermiques transitoires, type "boule de feu";

- carte des niveaux d'intensité des effets thermiques transitoires, type "feu de nuage";
- carte des niveaux d'intensité des phénomènes thermiques à cinétique lente;
- carte des niveaux des niveaux d'aléas toxiques;
- carte des zones d'effets combinés;
- carte des taux d'atténuation cibles des locaux de confinement (effets toxiques).

Chapitre 3 Le projet soumis à enquête publique unique - partie PPRT

3.1 La ZI de Port Jérôme et ses spécificités

311 Historique de la zone

Historiquement, c'est en 1861 que Napoléon III, visitant les travaux d'endiguement de la Seine et d'aménagement de la plaine alluvionnaire à l'aide des granulats issus des carrières locales décida de dédier ce site, implanté sur les communes de Lillebonne et Notre-Dame-de-Gravenchon, à Jérôme, frère de Napoléon Ier. Compte tenu de l'importance des surfaces disponibles et de la proximité des moyens navigables, la société BP (BEDFORD PETROLEUM COMPANY) décida en 1929 d'y implanter une raffinerie de pétrole.

En septembre 1933, les raffineries VACUUM et STANDARD étaient déjà en production.

Depuis cette date, la zone n'a cessé de se développer autour de deux axes industriels, le raffinage et la pétrochimie. La raffinerie actuelle est issue de la fusion en 2001 des deux raffineries ESSO et MOBIL.

312 La zone à l'heure du projet de PPRT

3121 Les activités présentes

Les activités présentes sont résumées dans le tableau ci-dessous:

Type d'activité	Produits fabriqués - utilisation
Raffinage du pétrole	Produits pétroliers: gaz, carburants, combustibles, lubrifiants, bitumes, huiles
Pétrochimie	Matières premières tirées du pétrole, chimie de base, matières plastiques (polyéthylène, polypropylène), résines pour adhésifs, caoutchoucs synthétiques
Noir de carbone	Utilisé dans la fabrication des pneumatiques
Additifs	Additifs pour lubrifiants
Gaz	Gaz comprimés à usage industriel
Solvants et alcools	

Comme on peut le voir l'activité essentielle est située autour de la pétrochimie et la chimie, mais on trouve également dans la zone des activités en lien direct avec les activités génératrices du risque:

- production d'énergie;
- production de gaz;
- transport de gaz et fluides par canalisations;
- valorisation des sous produits issus des opérations de fabrication;
- régénération des déchets liquides et solides;

et aussi un secteur logistique de plus en plus développé (entrepôts, stockages en vrac, transports multimodaux) .

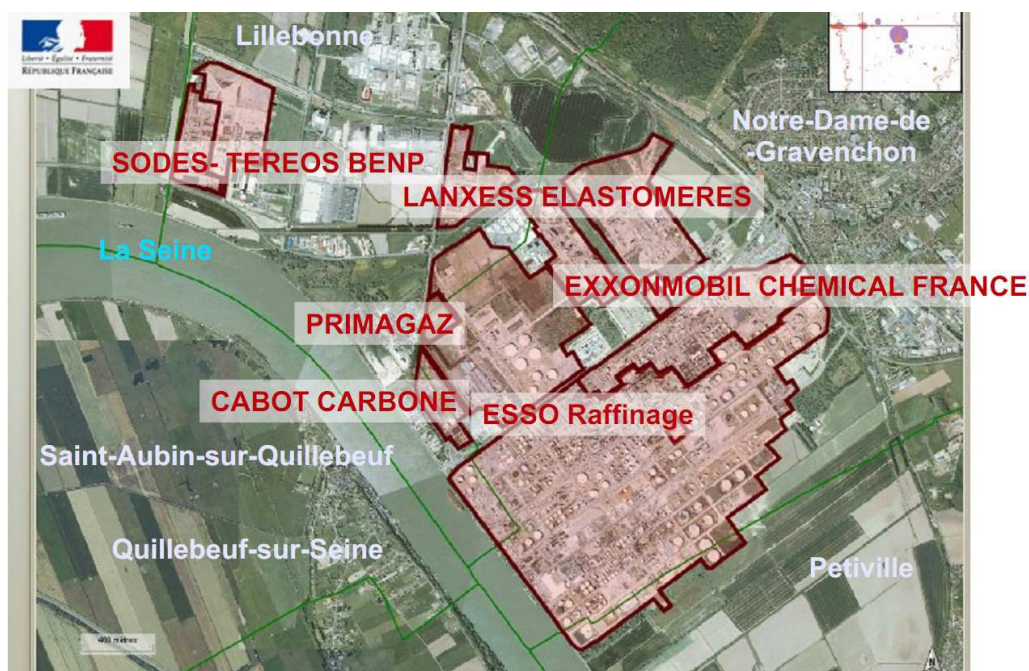
3122 Les entreprises concernées

Sur la zone sont implantées:

- 6 entreprises classées SEVESO II seuil haut au titre des ICPE

Entreprise	Type de fabrication	Commune(s) d'implantation
CABOT CARBONNE	Fabrication du noir de carbone	Lillebonne et Notre-Dame-de-Gravenchon
ESSO RAFFINAGE	Raffinage et production d'huiles	Notre-Dame-de-Gravenchon
EXXONMOBIL CHEMICAL FRANCE	Elastomères, polyéthylène, résines, additifs, oléines lourdes , éthylène, propylène et butadiène	Notre-Dame-de-Gravenchon
LANXESS ELASTOMERES	Fabrication de caoutchoucs à partir de dérivés du pétrole	Lillebonne
PRIMAGAZ	Exploitation d'un relai vrac de gaz de pétrole liquéfié (GPL)	Lillebonne
TEREOS BENP	Fabrication d'éthanol à partir de la fermentation du blé	Lillebonne

- 2 entreprises classées SEVESO II seuil bas
- 13 entreprises génératrices de risques



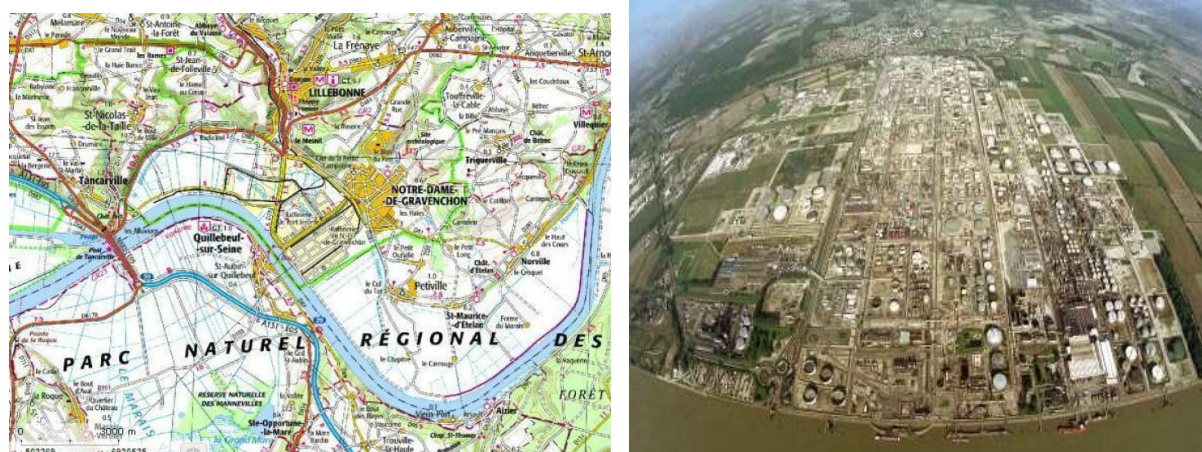
Implantation des usines génératrices des risques (source DREAL HN)

3123 Le bassin d'emploi

La Zone Industrielle de Port Jérôme constitue un bassin d'emploi local et régional important, en effet les activités de la zone génèrent:

- 3000 emplois directs
- 3000 emplois indirects (entreprises sous traitantes)
- 6000 emplois induits.

3124 La zone et son positionnement géographique



La zone industrielle de Port Jérôme est implantée en vallée de Seine, directement le long du fleuve par lequel est directement interconnectée avec les zones industrielles du Havre et de Rouen.

Proche du Parc Naturel des Boucles de la Seine Normande, elle jouxte directement des zones urbaines et des zones agricoles proches.

Elle est idéalement située comme carrefour multimodal avec des accès directs aux autoroutes via le réseau des routes départementales qui la ceinture et la maille, les ponts de Normandie et de Tancarville proches; la Seine elle même et le canal

de Tancarville qui lui donnent un accès direct aux grands ports régionaux (GPMR et GPMH) ainsi qu'à la capitale via les bords à quais existants.
Les grandes entreprises locales disposent également d'embranchements particuliers en liaison avec la ligne SNCF Paris-Rouen-Le Havre.

3.2 Un PPRT pourquoi?

La présence dans la zone de six entreprises soumises à Autorisation d'exploiter avec Servitudes (AS) , plus communément appelées SEVESO Seuil Haut, justifie la mise en place d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques permettant la gestion du territoire autour d'elles.

Issu de la loi n°2003-699 du 30 Juillet 2003 ,encore appelée loi BACHELOT , relative à la prévention des risques naturels et technologiques et à la réparation des dommages, le PPRT permet:

- de définir autour des installations dangereuses des zones géographiques à l'intérieure desquelles l'aménagement du territoire (existant et futur) est règlementé;
- de résorber les héritages du passé issus de l'incompatibilité entre urbanisation existante et présence d'installations industrielles.

Le PPRT vient compléter l'arsenal de textes déjà existant dans le cadre de la prévention des risques technologiques.

3.3 La gestion du risque sur la Zone Industrielle de Port Jérôme

Les trois principes généraux suivants constituent la politique de prévention du risque industriel sur le territoire français:

- la réduction des risques à la source,
- la limitation des effets d'un accident (action sur le vecteur de propagation),
- la limitation des conséquences (action sur l'exposition des enjeux).

Cette politique se décline autour d'une démarche en quatre volets:

- la réduction du risque à la source,
- la maîtrise de l'urbanisation,
- l'organisation des secours,
- l'information du public.

L'analyse du dossier soumis à enquête publique et les investigations complémentaires menées par la commission d'enquête conduisent à dire que dans le cadre du projet de PPRT de la zone industrielle de Port Jérôme, cette démarche a été respectée, comme nous allons pouvoir le voir dans les paragraphes suivants.

331 La réduction du risque à la source dans les industries de la zone

Il appartient à chaque industriel SEVESO II seuil haut de démontrer la maîtrise des risques sur son site:

- en identifiant au travers d'Etudes Des Dangers (EDD) les phénomènes dangereux susceptibles de survenir dans le cadre des différentes phases d'exploitation;
- en mettant en place un système de Gestion de la Sécurité (SGS) approprié au niveau de risque présent.

Les phénomènes dangereux à prendre en compte sont identifiés par:

- leurs types d'effets : surpression, thermique, toxique;
- leur probabilité de survenance;

selon les bases définies dans l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005.

La réduction du risque à la source a été appréciée par les services de l'Etat sur la base des textes suivants:

- la circulaire du 10 mai 2010 qui fixe les règles méthodologiques applicables aux EDD et cadre les principes d'appréciation de la démarche de réduction des risques à la source;
- la Loi du 30 juillet 2003 relative aux PPRT qui en son chapitre 2 définit les critères d'appréciation de la démarche de maîtrise des risques.

La lecture des grilles d'appréciation fournies en annexe 3 du document permet de voir que:

- les sociétés CABOT CARBONE, LANXESS ELASTOMERES, PRIMAGAZ, TEREOS BENP sont considérées comme compatibles avec leur environnement ;
- la société ESSO RAFFINAGE, malgré les moyens de prévention des risques mis en place sur le site et compte tenu de son environnement, le site est considéré comme incompatible avec son environnement.

Le PPRT peut rendre certaines situations acceptables, le dossier met par exemple en évidence l'intégration de la société AXIPLAST à EXXONMOBIL.

332 La maîtrise de l'urbanisation

L'objectif de cette démarche est de limiter le nombre de personnes exposées.

Le dossier d'enquête met en évidence que les six communes présentes dans le périmètre du PPRT sont impactées dans le cadre du PPRT à différents titres: bâtis d'habitation, bâtis d'activités, ERP (Etablissements Recevant du Public) et usage des espaces ouverts.

3321 les types de bâti concernés par le PPRT

Le dossier d'enquête publique permet de bien identifier le type de bâti concerné, à savoir:

a/Le bâti d'habitations individuel et collectif:

- deux communes ne sont pas concernées: Lillebonne et Saint-Jean-de-Folleville,
- deux communes sont fortement impactées: Notre-Dame-de-Gravenchon avec 1500 habitations dont 54 immeubles collectifs et Quillebeuf-sur-Seine avec 434 habitations dont 11 immeubles collectifs,
- deux communes sont plus faiblement impactées: Saint-Aubin-sur Quillebeuf avec 190 habitations individuelles et Petiville avec 170.

b/Le bâti d'activités

- Pour la partie du site située en Seine Maritime, on compte 183 bâtiments de ce type dont environ 50% sont implantés sur la zone industrielle, le restant étant implanté à Notre-Dame-de-Gravenchon et à Petiville,
- pour l'Eure, on recense 106 bâtiments de ce type, dont environ 75% sont liés à l'activité agricole, le reste étant occupé par des activités de commerces ou de services.

c/Les Etablissements Recevant du Public(ERP)

Les établissements de ce type sont nombreux et variés dans la zone du PPRT.

Ils appartiennent à différentes classes (types d'activités, dont les établissements scolaires) et catégories (nombre de personnes, allant de 300 à plus de 1500

personnes).

On recense:

- 110 ERP pour le département de la Seine Maritime;
- 50 ERP pour le département de l'Eure.

d/Les espaces ouverts utilisés par le public

On recense dans ce cadre: des jardins ouvriers, des équipements sportifs (stades), des places de marchés; répartis dans les différentes communes.

Un camping municipal est pour sa part implanté sur la commune de Petiville.

3322 La maîtrise de l'urbanisation proprement dite

La maîtrise de l'urbanisation permet de limiter le nombre de personnes exposées en cas de survenue d'un accident majeur (explosion, incendie, nuage toxique).

La commission d'enquête a pu noter qu'un certain nombre d'outils sont déjà en place au moment de l'enquête publique pour maîtriser l'urbanisation, au niveau global:

- la DTA (Directive Territoriale d'Aménagement) de l'estuaire de la Seine, approuvée le 10/07/2006, donne des orientations en ce qui concerne les aspects économiques liés entre autres à l'industrie (zone industrielle de Port Jérôme citée page 15), rappelle les risques industriels présents (page 35 ou la mise en place du PPI de Port Jérôme est citée) , ainsi que les dispositions visant à prévenir les risques industriels technologiques (page 102);
- le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) Caux Vallée de Seine, a été approuvé définitivement , il est entré en vigueur à partir du 15 avril 2013.

Il intègre la dimension risques, et notamment risques industriels (page 49 du DOO).

Dans la mesure où le PPRT n'était pas encore approuvé, le SCOT fait référence aux préconisations de la circulaire DPPR/SEI2/FA-07-0066 du 4 mai 2007 pour l'instruction des autorisations d'urbanisme dans l'attente de l'adoption et de l'entrée en vigueur du PPRT de Port-Jérôme.

Il fait aussi référence aux cartes d'aléas actualisées (documents de travail du 27 septembre 2012) utilisées par les services de l'Etat.

Il renvoie aussi aux règlements des PLU de Notre-Dame-de-Gravenchon, de Lillebonne et de Saint-Jean-de-Folleville et de Petiville.

S'agissant des risques technologiques, le DOO du SCOT limite la dispersion du risque technologique : Port Jérôme est le principal site d'accueil des activités à risque, les nouvelles implantations à risques SEVESO seuil haut sont concentrées sur Port-Jérôme (PJ1, PJ2 ou PJ3), y sont admis aussi les activités classées SEVESO seuil bas.

Il précise également que les zones d'activités dites structurantes (cf. §2.1.3 du DOO page 22) à l'échelle Caux vallée de Seine pourront elles aussi accueillir des activités économiques à risques classées SEVESO seuil bas.

Le rapport de présentation tome 2 page 139 et suivantes (état initial de l'environnement) expose la problématique et la connaissance des risques industriels sur le territoire Caux vallée de Seine.

Les cartes d'aléas de la DREAL HN en fonction de la connaissance du moment ont été insérées dans le document.

Les outils spécifiques à chacune des communes concernées par le PPRT, mentionnés dans le SCOT sont en place, le tableau ci-dessous les recense.

Commune	Outil disponible	Date de création	Date de mise à jour
Lillebonne	PLU	16/02/2006	12/04/2012
Notre-Dame-de-Gravenchon	PLU	10/10/2006	27/06/2013, en cours de modification
Petiville	PLU	03/09/2008	En cours de modification
Quillebeuf-sur-Seine	POS	07/10/1985	
Saint-Aubin-sur-Quillebeuf	Carte communale	20/05/2010	10/04/2006
Saint-Jean -de-Folleville	PLU	12/12/2008	

La mise en place du PPRT viendra compléter cette gamme d'outils dès sa mise en place, permettant en outre :

- de renforcer le bâti des constructions existantes;
- de fixer de nouvelles normes et règles pour les extensions ou la construction neuve;
- l'interdiction de constructions nouvelles dans les zones les plus dangereuses.

Les communes concernées ont été informées de ce point par un courrier à connaissance datant du 27/05/2011 et devront intégrer les nouvelles règles dans leurs documents.

La commission constate l'intérêt de cette démarche qui devrait permettre à l'avenir de ne pas se retrouver dans des situations difficiles , voir impossible à régler en matière de cohabitation entre industrie et habitations.

333 l'organisation de l'alerte et des secours

La diffusion de l'alerte des populations et l'organisation des secours sont encadrés et coordonnés par un certain nombre de plans déjà opérationnels sur la zone industrielle de Port Jérôme.

Des moyens organisationnels et matériels appropriés ont été mis en place pour optimiser cette démarche.

3331 Les POI (Plans d'Opération Internes)

Chaque établissement classé SEVESO II AS dispose d'un Plan d'Opération Interne (POI). Ce plan d'urgence propre à l'établissement et basé sur les différents scénarii issus des études de danger définit l'organisation interne de celui-ci pour la gestion des accidents dont les effets restent circonscrits à l'intérieur de ses limites. Le déclenchement et la mise en œuvre reste sous la responsabilité de l'exploitant concerné.

3332 Le PPI (Plan Particulier d'Intervention)

En ce qui concerne la survenance de phénomènes dangereux pouvant présenter un

risque pour les personnes situées à l'extérieur des établissements définis dans le cadre du paragraphe précédent, il existe un plan de secours externe dont l'élaboration, le déclenchement et la mise en œuvre sont placés sous la responsabilité du Préfet: le Plan Particulier d'Intervention (PPI).
Ce plan est dimensionné à partir des scénarios majeurs susceptibles de se produire dans les établissements SEVESO II AS de la ZI.
La ZI de Port Jérôme dispose d'un PPI qui a été approuvé le 27 février 2011.

3333 Le plan de communication d'urgence

En complément aux dispositions réglementaires définies ci-dessus, l'Association des Entreprises de Port-Jérôme et sa Région (AEPJR) a impulsé auprès des industriels concernés la mise en place d'un plan de communication d'urgence.

Il prévoit qu'en cas d'incident ou d'accident survenant dans un établissement et pouvant avoir des conséquences sur les établissements riverains, celui-ci informe les autres établissements et les collectivités locales concernées de la nature de l'incident ou de l'accident survenu.

Des moyens de diffusion adaptés de l'alerte sont en place et en cours d'évolution technologique pour en améliorer les performances.

3334 Les PCS (Plans Communaux de Sauvegarde)

Les membres de la commission d'enquête ont contrôlé dans le cadre des permanences que toutes les communes situées dans le périmètre du PPRT disposaient d'un Plan Communal de Sauvegarde (PCS) : Lillebonne (2010), Notre-Dame-de-Gravenchon (2012), Petiville (2014), Quillebeuf-sur-Seine (2009), Saint-Jean-de-Folleville (2010), Saint-Aubin-sur-Quillebeuf (2009).

A la date de l'enquête publique, vingt quatre communes sur les quarante sept que compte la 3CVS sont dotées d'un PCS et douze sont en train de le mettre en place. La 3CVS accompagne les communes dans le cadre de la mise en place et le maintien opérationnel des PCS.

Ils ont pu noter que l'organisation mise en place dans le cadre des PCS permettait de faire face à des situations très diverses : catastrophes majeures atteignant la population qu'elles soient d'origine naturelle (inondations par exemple) ou technologiques (incendie, explosion, nuage toxique).

Les PCS en place ont pour objectif de se préparer préalablement en se formant, en se dotant de modes d'organisation, d'outils techniques pour pouvoir faire face à tous les cas cités et éviter ainsi de basculer dans une crise.

Les différentes étapes suivies par les communes concernées se résume comme suit:

- Etablissement d'un diagnostic des aléas et des enjeux, afin de définir d'une manière précise quels sont les phénomènes prévisibles (connus), leur emprise sur le territoire et quels sont les enjeux concernés (établissements sensibles menacés...);
- Mise en place une procédure de réception de l'alerte pour que la commune soit capable de réagir de jour comme de nuit;
- Mise en place un dispositif efficace de diffusion de l'alerte à la population;
- Définition d'une structure de commandement permettant d'assurer un suivi de la situation, centraliser les informations et décisions mais également de maintenir un lien permanent avec les autres intervenants;
- Assurer l'information préventive des populations , entre autre en publiant un DICRIM (Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs) , document introduit par le décret 90-918 du 11/10/1990, en vue de rendre le citoyen conscient

des risques majeurs auxquels il peut être exposé dans sa commune.

Les membres de la commission ont noté lors des contrôles des documents que:

- les PCS mériteraient être mis à jour d'une manière plus régulière;
- que les DICRIM "dataient un peu" et qu'ils mériteraient certainement d'être remis à jour.

3335 Le PICS (Plan Intercommunal de Sauvegarde)

La loi n°2004-811 du 13 août 2004 concernant la modernisation de la sécurité civile prévoit en son article 13 la possibilité de mettre en place un Plan Inter Communal de Sauvegarde (PICS).

La 3CVS s'est dotée d'un PICS, dont la commission a pu prendre connaissance au cours de l'enquête publique.

Elle s'est dotée d'un PCIC (Poste de Commandement Inter Communal) situé à la maison de l'intercommunalité de Lillebonne, que nous avons pu visiter lors de l'audition de la 3CVS.

Si le dispositif général doit suivre la même logique que le dispositif communal (commandement, organisation de terrain), les missions de terrain du PICS s'avèrent différentes.

Lors d'un évènement majeur, l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) peut apporter son soutien aux communes sinistrées de quatre façons différentes:

- La mise à disposition des moyens humains et matériels intercommunaux;
- La mise à disposition des compétences transférées par les communes à l'intercommunalité;
- La coordination des moyens humains et matériels issus des autres communes membres de la structure intercommunale, dans un objectif de mutualisation;
- La mise en œuvre de conventions établies dans le cadre du PICS.

3336 Le réseau de sirènes PPI

C'est en 1991 qu'un réseau de dix sirènes PPI a été installé sur la zone de Port Jérôme.

Testé d'abord trimestriellement à partir de 2002, il est testé mensuellement depuis 2007.

Il est apparu nécessaire de mettre en place un nouveau réseau en raison de plusieurs facteurs:

- constat de problèmes d'audibilité, d'ailleurs précisés lors de la réunion publique s'étant tenue à Lillebonne en 2011 par une résidente de la commune, et problèmes de déclenchement, celui-ci devant être réalisé manuellement depuis le Foyer des Sports;
- révision nécessaire de l'implantation géographique pour tenir compte de l'évolution des périmètres de dangers;
- non conformité du signal délivré par rapport aux normes actuelles.

Un réseau composé de neuf nouvelles sirènes est actuellement en cours d'implantation.

Elles sont judicieusement réparties pour améliorer l'audibilité par les habitants des communes du PPRT:

- cinq sont situées sur la zone industrielle et financées par les industriels;
- quatre sont réparties sur les communes principales: Notre-Dame-de-Gravenchon (école Péguy , école Schweitzer, déchèterie communautaire) et Lillebonne.

Bénéficiant de technologies évoluées, elles seront interconnectées entre elles, commandables depuis n'importe quel point et télé-surveillées.

Il est prévu que les travaux soient achevés fin 2014.

On peut noter par ailleurs que le réseau de sirènes PPI peut être relayé en cas de besoin par le réseau de sirènes du RNA (Réseau National d'Alerte) implanté sur les mairies et les centres de secours.

3337 Le système de diffusion de l'alerte à NDG

a/l'automate d'appel

C'est en 2004 que le système d'appel téléphonique, mis en place par la commune, est entré en service en avril afin d'informer la population en cas de risques majeurs.

Celui-ci a été modernisé en 2011.

Le dispositif dont la gestion est assurée par une société spécialisée (CEDRALIS) est multi-supports: téléphones fixes et portables, appel et SMS, courrier électronique, télécopie (à noter que l'appel téléphonique est le mode prioritaire retenu).

La base de données est enrichie par les informations en provenance des annuaires et par les inscriptions volontaires.

Un essai est réalisé chaque année à l'occasion de la semaine de la sécurité.

Le système a été complété en 2013 par des applications permettant d'améliorer l'information délivrée: inscription en ligne, informations des nouveaux riverains, application pour Smartphones VIALERT.

Les habitants ayant téléchargé cette application , peuvent être alertés en temps réel quel que soit leur lieu de résidence.

En acceptant la géo-localisation, ceux-ci peuvent être informés dans le lieu ou ils se trouvent, en dehors de leur domicile.

b/le mégaphone embarqué sur véhicule

Ce moyen complémentaire permet d'informer la population non résidente ou absente de son domicile à l'aide d'un message court.

Il est réalisé par un passage dans toutes les artères de la commune à vitesse réduite, mais nécessite le fait que les agents municipaux puissent circuler sans risques (ex nuage toxique).

c/Les panneaux d'information dynamique

Ces panneaux qui affichent un nombre de caractères réduit, permettent d'informer également la population non résidente ou absente de son domicile.

d/Les réseaux sociaux

La commune utilise également les réseaux sociaux (Facebook et Twitter) qui

permettent de diffuser très rapidement une alerte et en permettent un partage efficace, par contre , seuls les abonnés peuvent en profiter.

334 L'information du public

A la lecture des observations formulées par les POA, les membres de la commission d'enquête ont noté que le SDIS 27 (Service Départemental d'Incendie et de Secours) avait noté la recommandation suivante: " il conviendra d'informer les populations incluses dans le périmètre d'exposition , sur le risque technologique et les précautions à prendre pour éviter les effets dangereux".

Ils ont donc vérifié, au cours des différents contacts qu'ils ont établi au cours de l'enquête publique , le niveau actuel de sensibilisation et d'information des populations et les moyens mis en place pour y parvenir.

Ils ont pu noter qu'il existe une véritable "culture de sécurité et de prévention du risque" bien établie sur la zone du PPRT.

Cela est dû en grande partie aux différentes actions qui y ont été développées depuis de nombreuses années.

La littérature spécialisée et les informations qui nous sont parvenues laissent même penser que la zone industrielle de Port Jérôme est un "modèle du genre" au niveau hexagonal.

Nous avons également noté que la zone a toujours été un précurseur en matière de prévention, se proposant comme terrain d'expérimentation de nouveaux outils mis en place, par exemple en ce qui concerne le PPI.

Le développement d'une culture de la sécurité et de la prévention du risque est indispensable pour que chacun puisse jouer un rôle effectif dans la prévention des risques.

Au travers des différents éléments portés à notre connaissance dans le cadre de l'enquête et de ceux recueillis au cours de celle-ci, nous avons pu noter que:

- Les préfetures de la Seine Maritime et de l'Eure ont souscrit à l'obligation d'informer préventivement les citoyens sur les risques majeurs, dont le risque technologique au travers du Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM), en application de l'article R 125-11 du code de l'environnement, information déclinée par les communes concernées au travers des DICRIM (voir 3934);

- un lieu d'échanges et d'information entre les différents acteurs, notamment sur les actions menées par les exploitants des installations classées en vue d'en prévenir les risques, a été mis en place en 2003 (AP du 12/05/2003) et aménagé en 2007 (AP du 12/05/2007): le CLIC (Comité Local d'Information et de Concertation). Devenu Commission de Suivi de Site (CSS) par arrêté préfectoral du 6 novembre 2013, cet organisme s'est pleinement impliqué dans la démarche du projet de PPRT;

- pour leur part, les industriels de la zone industrielle de Port Jérôme ont souscrit à l'obligation d'informer les populations riveraines via la publication et la diffusion à tous les habitants de la zone, d'une plaquette d'information intitulée: "Une confiance lucide - Information sur les risques industriels".

Cette plaquette a été distribuée auprès de chaque foyer de la zone en 1992 lors de l'élaboration du PPI de la zone.

Elle a été rééditée en 2001, 2005 et 2010.

Les points suivants y sont repris:

- a/ sous le titre "une confiance dans l'avenir"

- la zone industrielle dans l'économie locale
- prévenir et informer/la ferme volonté de prévention des risques technologiques
- sécurité, prévention et protection de l'environnement

b/ sous le titre "une attitude lucide"

- quels sont les risques (effets de surpression, thermiques et toxiques)?
- qu'est-ce qu'un établissement SEVESO?
- que se passe-t-il en cas d'accident?
- en cas de danger?
- la maîtrise de l'urbanisation

c/une page énumère les sites présents sur la ZI (SEVESO II seuils haut et bas), leurs types d'activités, les produits présents à l'origine des risques et leurs effets retenus dans le cadre du PPI; un plan de situation des sites industriels concernés; des adresses pour obtenir des informations complémentaires

- La commune de Notre-Dame-de-Gravenchon organise d'une manière régulière et périodique chaque année une "semaine de la sécurité".

Organisée depuis 2005, cette manifestation se déroule maintenant d'une manière annuelle depuis cinq ans.

La 7^e éditions de "la semaine de la sécurité" qui s'est déroulée du 07 au 11 octobre 2013 avait pour thème "les risques technologiques et naturels majeurs".

Il convient de noter qu'en mai 2011, la commune a reçu le "trophée de la résilience sociétale", distinction remise par le Haut Comité Français pour la Défense Civile (HCFDC).

Cette manifestation touche aussi bien le "grand public" que les professionnels de la sécurité.

Une journée de sensibilisation "grand public" était organisée le samedi 05 octobre, centrée autour des thèmes suivants:

- un espace exposition;
- un espace ludique où étaient présentées des saynètes de théâtre sur le thème du confinement;
- une présentation du PPI;
- des rencontres avec les services de l'Etat;
- une information sur les sirènes.

"L'objectif de cette journée est de sensibiliser sur les mesures, souvent très simples, à prendre pour éviter les accidents de la vie courante, tout en rappelant la conduite à tenir en cas d'accident industriel".

" La semaine de la sécurité est la vitrine des actions municipales en faveur de la sécurité, c'est la partie visible de l'iceberg.

Qu'on ne s'y trompe pas : ce n'est pas qu'une question d'image, c'est avant tout une opération utile qui fédère les acteurs de la sécurité et qui rappelle chaque année à la population les consignes à respecter en cas d'incident ou d'accident".

(JC.WEISS plaquette de présentation de la semaine sécurité 2013)

Environ 4500 visiteurs sont venus, dont de nombreux scolaires.

Elle touche également les "professionnels de la sécurité".

Au cours de celle-ci se sont déroulés les événements suivants:

- . forum des CLIC;

- . test du Plan Particulier de Mise en Sécurité (PPMS);
- . mise en œuvre du PICS.

- Lors de la mise en place du PPI en 1992, celui-ci a été présenté à la population locale dans le cadre de six réunions d'information ciblées par type de public.

- Nous avons également pu constater à l'occasion d'une visite d'un habitant de la commune de Notre-Dame-de-Gravenchon que la partie de la Loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages qui a introduit l'obligation d'Information des Acquéreurs et Locataires (IAL) de biens immobiliers par les vendeurs et bailleurs sur les risques auxquels un bien est soumis et les sinistres qu'il a subis dans le passé, est bien appliquée sur la zone.

335 Les exercices périodiques impliquant les populations

3351 Exercices PPI et confinement

C'est en 1997 qu'un exercice de confinement a été testé à l'échelle de la ville lors de l'organisation du premier exercice PPI grandeur réelle, impliquant tous les acteurs, y compris la population.

Il a été testé pour la seconde fois en grandeur réelle en 2007.

Il convient de noter qu'en 2002, un exercice d'état-major a été organisé.

3352 Exercices PPMS

Les Plans Particuliers de Mise en Sûreté sont des plans de sauvegarde instaurés dans les établissements scolaires de Seine Maritime depuis le 30 mai 2002 dans le cadre de la journée mondiale de prévention des catastrophes.

Il est proposé, depuis 2010, à plus de 1400 établissements scolaires sur l'ensemble du département de la Seine-Maritime et aux établissements recevant du public situés dans des zones à risque industriel, de mettre en œuvre leur PPMS afin de développer l'éducation aux risques.

Cette action est managée conjointement par les Préfectures (SIRACED PC), l'éducation nationale et son réseau RME (Risques Majeurs et Environnement) et les mairies de communes.

Chaque année, depuis quatre ans un exercice PPMS est réalisé dans les établissements scolaires, ainsi que dans des ERP situés en zones à risques (160 répartis dans 88 communes).

Dans la zone du PPRT de Port Jérôme, le dernier exercice a été réalisé le 10 octobre 2013 à l'occasion de la semaine de la sécurité de Notre-Dame-de-Gravenchon.

En ce qui concerne la 3CVS, un équipement approprié des établissements concernés est en cours de mise en place.

Le bilan des exercices 2013 publié par l'Académie de Rouen, montre que 90% des établissements de Seine Maritime concernés ont participé à l'exercice.

3.4 La démarche de préparation du projet de PPRT

Chaque établissement classé SEVESO II AS susceptible d'engendrer des phénomènes dangereux ayant des effets à l'extérieur des limites du site doit être doté d'un PPRT (article L.515-15 du code de l'environnement).

C'est le cas pour les six établissements de la zone industrielle de Port Jérôme définis ci-avant dans le présent rapport.

D'une manière pratique, compte tenu de la superposition des zones d'effets des dits phénomènes, il a été proposé et accepté de réaliser un PPRT unique couvrant l'ensemble des dits établissements.

La démarche de mise en place du PPRT de la zone industrielle de Port Jérôme répond aux règles fixées dans le code de l'environnement.

341 Le PPRT et son dimensionnement sont justifiés

- Par l'existence des études des dangers réalisées pré-existantes à la démarche PPRT, permettant de dresser un état des lieux des phénomènes dangereux et des accidents majeurs potentiels et de justifier qu'un niveau de risque aussi bas que possible est atteint; le dossier énumère la liste complète des études des dangers réalisées et tenues à jour par chacun des industriels ou éventuellement complétées dans le cadre du PPRT;
- par la compilation de celles-ci qui a permis: d'établir la liste des phénomènes les plus dangereux à prendre en compte pour la définition du périmètre d'étude du PPRT et l'établissement de la cartographie des aléas, ainsi que de définir les mesures de maîtrise des risques complémentaires ou de réduction du risque à la source à mettre en œuvre, le périmètre d'étude retenu a été annexé à l'arrêté préfectoral de prescription du PPRT pour la zone industrielle de Port-Jérôme daté du 29 mai 2009;
- par la mise en application de la circulaire du 10 mai 2010 qui permet d'éliminer un certain nombre de phénomènes dangereux de faible probabilité d'occurrence bénéficiant de mesures de sécurité appropriées; le dossier proposé décrivant d'une manière détaillée les phénomènes retenus dans le cadre du PPRT de Port Jérôme. La carte du périmètre d'étude figure au dossier.

342 Les modes de participation ont été appropriés

Voici ce que dit le guide PPRT au sujet de ces phases importantes de la démarche d'élaboration du PPRT:

"Le dialogue entre l'État, les élus, les industriels et les autres acteurs locaux est donc indispensable avant, pendant et même après le déroulement de la procédure. Les échanges se situent à plusieurs niveaux et doivent contribuer à développer une démarche d'appropriation du risque. Ils s'appuient principalement sur deux modes d'action : la concertation et l'association."

"La conduite des PPRT doit être menée avec les différents acteurs impliqués dans un contexte de compréhension mutuelle afin d'aboutir à une appropriation des risques en favorisant le développement de la culture du risque."

" Elle consiste en réunions de travail (et non pas seulement d'information) organisées par les services instructeurs des PPRT, qui seront l'occasion pour chacun de contribuer aux réflexions, formuler ou réagir aux propositions. L'objectif est de tendre vers une élaboration du PPRT partagée entre les personnes et organismes associés et l'État, même si l'État reste maître des décisions finales. Outre l'obligation qui en est faite par la loi, cette démarche contribue à l'instauration d'un climat de confiance nécessaire à l'appropriation des risques et des choix qui fondent le projet de PPRT."

Néanmoins, la commission regrette que "ce dialogue indispensable avant, pendant et même après le déroulement de la procédure", ce "contexte de compréhension mutuelle", cette "élaboration partagée, contribuant à un climat de confiance" qui avaient présidés depuis le début des travaux en 2009, se soit passablement détériorés après octobre 2013!

3421 La phase d'association a été respectée

Le dossier énumère la liste des POA (Personnes et Organismes Associés) à la démarche (page 27), ils ont été associés au PPRT dans le cadre de quatre réunions qui se sont tenues entre février 2010 et juillet 2013.

La première version du projet de PPRT a été soumise à l'avis des POA pendant deux mois, fin 2013 et obtenu à cette époque l'adhésion de tous.

Le CSS (Comité de suivi de site) a également été associé à la démarche et a donné son avis lors de la réunion du 18/11/2013

3422 La phase de concertation a été respectée

L'article 4 de l'arrêté de prescription du PPRT du 29 mai 2009, précisait les modalités de concertation envisagées, à savoir:

- mise à disposition du public des documents d'élaboration du projet de PPRT dans les mairies concernées et sur le site : www.spinfos.fr ;

- recueil des observations du public sur un registre prévu à cet effet dans les mairies des communes concernées ou par courrier électronique sur le site www.spinfos.fr ;

- organisation de réunions publiques, à destination des habitants des communes concernées: le 06 décembre 2010 à Quillebeuf-sur-Seine pour les habitants de Quillebeuf-sur-Seine et Saint-Aubin-sur-Quillebeuf; le 07 février 2011 à Notre-Dame-de-Gravenchon pour les habitants de Notre-Dame-de-Gravenchon et Petiville; le 13 avril 2011 à Lillebonne pour les habitants de Lillebonne et Saint-Jean-de-Folleville.

L'ordre du jour de ces réunions était :

- la présentation de la démarche d'élaboration du PPRT;
- la présentation des activités des entreprises à l'origine des risques;
- l'état d'avancement de la démarche d'élaboration du PPRT et la présentation des résultats en matière d'aléas technologiques;
- l'exposé des enjeux, l'explication des principes et des propositions de zonage et de règlement pour l'urbanisation autour des sites.

D'autre part les acteurs économiques locaux ont été conviés à des réunions organisées les 29/06/2010 et 20/05/2011.

343 Les études techniques ont été menées conformément aux prescriptions du Guide méthodologique du MEDDE

La commission d'enquête a noté que les principales étapes définies dans le cadre du Guide méthodologique PPRT ont été suivies par les services instructeurs et que:

3431 les aléas présents dans la zone ont été correctement définis

L'aléa désigne la probabilité qu'un phénomène dangereux produise, en un point donné du territoire, des effets d'une intensité physique définie.

La détermination des aléas, a été faite par la DREAL HN à partir des études des dangers réalisées par les industriels exploitants.

Les aléas (surpression, thermique et toxique) ont été classés par niveaux en tenant

compte de leur gravité (de Très Fort plus à Faible) et de leur probabilité de survenance (forte/D à faible/E).

Le tableau ci-dessous extrait du dossier permet de bien visualiser les niveaux permettant de qualifier un aléa:

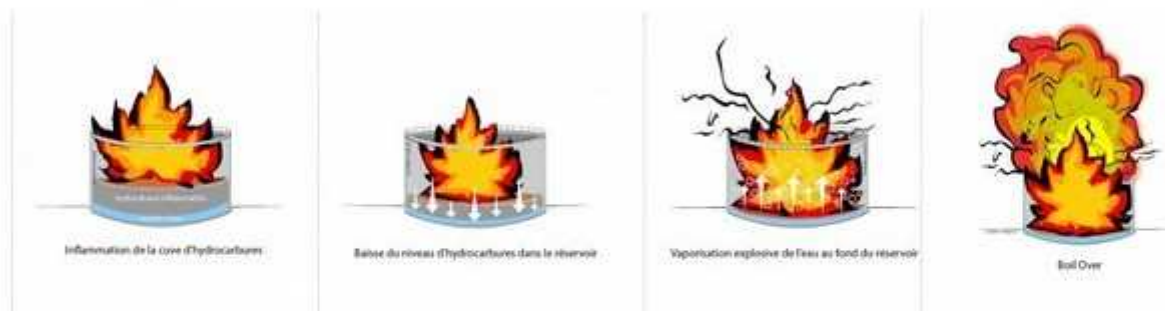
Niveau maximal d'intensité de l'effet toxique, thermique ou de surpression sur les personnes, en un point donné	Très grave			Grave			Significatif			Indirect
Cumul des classes de probabilités d'occurrence des phénomènes dangereux en un point donné	>D	5E à D	<5E	>D	5E à D	<5E	>D	5E à D	<5E	Tous
Niveau d'aléa	TF+	TF	F+	F	M+	M	Fai			

Le dossier précise qu'un groupe de travail piloté par le SIRACED PC s'est réuni quatre fois fin 2008 pour définir ce qu'était un aléa à "cinétique lente", c'est à dire un aléa permettant de définir une stratégie de mise à l'abri des habitants (évacuation ou confinement).

Compte tenu des connaissances sur le sujet, des retours d'expériences, des moyens de sécurité présents sur la zone industrielle (entre autres moyens d'alerte des populations) : il a été précisé que pour les phénomènes dangereux dont le délai d'apparition est supérieur à 5 heures, il était possible d'envisager une mesure d'évacuation ou de confinement des personnes potentiellement exposées.

Les boil-over issus des installations de la société ESSO RAFFINAGE dont le délai d'apparition est supérieur à 5 heures entrant donc dans cette catégorie et étant alors considérés comme à cinétique lente.

- Le boil-over, classique ou en couche mince, phénomène pouvant être rencontré en cas d'incendie de bacs d'hydrocarbures relativement visqueux (fioul lourd, gazole, fioul domestique) lorsque de l'eau est présente au fond du bac.



En situation d'incendie, l'hydrocarbure est progressivement consommé et une onde de chaleur se forme dans le reste du bac. Quand l'onde de chaleur entre en contact avec la couche d'eau présente au fond du réservoir, celle-ci se vaporise instantanément, formant un effet piston qui projette violemment l'hydrocarbure vers le haut. Il y a formation d'une boule de feu, et épandage d'hydrocarbure enflammé tout autour du bac. Ce phénomène donne lieu à des effets thermiques. Suivant la nature de l'hydrocarbure impliqué, ce phénomène peut être plus ou moins violent (cas de l'accident Port Edouard Herriot en 1987).

Le dossier présente les cartographies des aléas déjà mentionnés

La commission a noté que la superposition des cartes d'aléas réalisées en 2010 et en 2012 permettent nettement de visualiser l'impact des actions de réduction des risques à la source réalisées par les industriels générateurs des risques majeurs de la zone.

3432 les enjeux présents sur la zone ont été caractérisés

La caractérisation des enjeux permet de réaliser une « photographie » du territoire susceptible d'être soumis aux aléas.

Cette partie de l'étude technique a été menée par la DDTM 76.

Pour faciliter la lecture, les enjeux ont été classés en trois grands thèmes:

- les enjeux "incontournables" tels que les habitations, les ERP (Etablissements Recevant du Public), les infrastructures de transport (routière et fluviale), les ouvrages d'intérêt général (transformateurs électriques, canalisations de transport de fluides et de gaz, réseaux de communication divers...)
- les enjeux "complémentaires", tels que l'estimation des populations (7200 habitants dont 5800 en Seine Maritime et 1400 dans l'Eure) et les emplois;
- les enjeux "connexes", tels que le patrimoine environnemental.

Une cartographie détaillée des enjeux (12 cartes) est disponible dans le dossier, elle permet de mieux les visualiser.

3433 Les aléas et les enjeux ont été superposés pour définir les zones de maîtrise d'urbanisation et les secteurs potentiels d'expropriation

Cette partie de l'étude a permis d'identifier un "zonage brut" permettant de délimiter les zones de maîtrise d'urbanisation et les secteurs potentiels d'expropriation devant conduire à la réalisation du zonage réglementaire; la cartographie correspondante est disponible dans le dossier aux pages 54 et 55.

3434 Les investigations complémentaires induites par l'étude technique ont été réalisées

Ces investigations complémentaires représentent une démarche importante de l'étude, elles sont destinées à:

- peaufiner l'évaluation de la vulnérabilité des infrastructures et des biens existants;
- déterminer si les bâtis concernés protègent efficacement leurs occupants des différents phénomènes dangereux et identifier les moyens de renforcement adaptés;
- estimer la valeur des biens susceptibles d'être concernés par une mesure foncière.

Cinq études ont été réalisées concernant les infrastructures routières et 19 concernant le bâti existant (14 bâtis industriels et 5 bâtis individuels).

Le rapport a été rendu en mai 2011, les tableaux détaillés présents aux pages 57 à 60 du dossier mettent clairement en évidence par enjeu:

- le niveau de vulnérabilité
- la nature et la faisabilité technico-économique des renforcements à envisager.

Il est intéressant de noter la conclusion de cette réalisée par la société EFECTIS France, reconnue au plan européen pour son professionnalisme dans le domaine: *"les bâtiments concernés sont soumis à ...le diagnostic poussé des bâtiments , basé sur le guide du ministère, des calculs de résistance mécanique, de transfert thermique et aéraulique, des observations des bâtis sur site et en l'absence de notes de calcul, a montré une forte vulnérabilité des bâtis, notamment des charpentes et des menuiseries...les renforcements des bâtis sont difficiles, voir extrêmement difficiles dans certains cas, à mettre en œuvre et peuvent présenter des coûts très élevés".*

Une seconde étude complémentaire a été menée sur six enjeux industriels, les conclusions de cette même société spécialisée ont été :

"...les effets de surpression sont très pénalisants...la combinaison des effets (surpression+thermique) augmente d'avantage la vulnérabilité des bâtis...l'importante vulnérabilité des bâtiments à structure métallique... les différentes couvertures se sont révélées très vulnérables... la quasi totalité des menuiseries ne sont pas adaptées", ce qui amène à la conclusion suivante: "l'enveloppe globale du coût des renforcement atteint pour de nombreux bâtiments des montants très importants et économiquement difficiles à mettre en œuvre".

344 La phase stratégique du PPRT a été menée dans l'optique de limiter les mesures foncières à envisager

Cette partie de l'étude revêt également une importance fondamentale, car elle permet de limiter les délaissements ou les expropriations , découlant de la présence du risque.

3441 La stratégie concernant l'activité économique existante

La démarche appliquée dans le cadre du présent PPRT a reposé sur deux critères issus des deux notes de doctrine du ministère (2008 et 2011):

a/la mise en œuvre des mesures foncières peut être modulée en fonction des possibilités technico-économiques de réalisation des travaux de renforcement ;
b/les activités économiques peuvent être traitées d'une manière différente des autres enjeux compte tenu des aspects suivants:

- vulnérabilité moindre du bâti;
- existence de moyens de protection et de formation du personnel;
- réalisation d'exercices périodiques.

Elle a été conduite en plusieurs étapes, reposant sur une démarche volontaire de réduction du risque à la source menée par les industriels à l'origine du risque technologique; elle a concerné vingt et un enjeux incluant des activités en lien direct, des activités de sous-traitance, des activités du secteurs tertiaire...et a conduit à proposer dix mesures foncières réparties entre le délaissement (2 ou 3) et l'expropriation (7 ou 8).

A la suite de celle-ci, les industriels à l'origine du risque technologique , essentiellement ERSAS , EMCF et LANXESS Elastomères ont été sollicités pour proposer des mesures supplémentaires de réduction du risque à la source. Suite à celle-ci, le nombre de mesures foncières a été porté de dix à six.

La seconde étude réalisée a conduit à une nouvelle action de mesures supplémentaires de réduction du risque par la société LANXESS Elastomères, qui a permis de retenir la stratégie sur les activités économiques existantes, suivante:

- renforcement du bâti pour les sociétés AIR LIQUIDE et TRAPIL;
- déplacement dans une zone moins exposée d'une partie des activités pour la société SCORI ou relocalisation du personnel pour la société ORTEC;

- intégration de la société AXIPLAST par EMCF;
- expropriation pour le garage DUTOT (voir chapitre 4).

En résumé, la commission d'enquête note une forte implication des industriels générateurs du risque technologique pour réduire le risque à la source et minimiser les mesures foncières à envisager.

Cette démarche permet un maintien de l'activité économique en place, et ne remet pas en cause la sécurité des habitants de la zone.

3442 La stratégie concernant les activités économiques futures

L'enquête publique a révélé que cette phase de stratégie du PPRT revêtait une importance toute particulière pour les différents acteurs concernés.

Nous avons noté une volonté initiale évidente de régler cette question en concertation par la mise en place d'un groupe de travail mixte (services de l'Etat, collectivités locales, industriels) ayant travaillé sur le sujet pendant une période d'un an (25 réunions de travail soit environ cent heures d'échanges).

Partant du principe que les dispositions pratiques proposées dans les notes de doctrine et le guide PPRT pouvaient poser des problèmes de développement pour les industriels à l'origine du risque technologique, le groupe de travail s'est fixé comme objectif *"d'assurer la cohérence du règlement du PPRT pour ne pas nuire à l'économie de la région et d'assurer les objectifs de sécurité et de protection des personnes"*.

Cet important travail ayant conduit à:

- définir les activités susceptibles de pouvoir être autorisées;
- définir les périmètres limites des zone "grisées G";
- prôner une identité de *"culture de sécurité et de prévention du risque"* commune à tous
- définir clairement les activités des prestataires et des sous-traitants;
- de lister les conditions d'autorisation d'implantation et/ou d'extension des activités (mesures constructives et organisationnelles, en autres mise en place du PMA-AE, Plan de Mise à l'Abri-Activités Economiques);

acceptées par tous et traduites dans le cadre du projet de règlement de PPRT soumis aux POA en octobre 2013.

La commission a été amenée à constater que cette acceptation unanime a été en partie largement contestée après cette période, contestation accentuée au cours de l'enquête publique.

345 La stratégie concernant les bâtiments d'habitation

Le sujet est développé au paragraphe 342 du présent rapport.

346 La stratégie concernant les infrastructures

Le sujet est développé au paragraphe 364 du présent rapport.

3.5 Les spécificités du dossier

351 Les zones grisées "G"

Comme le constatent les Directeurs de la DREAL HN et la DDTM 76 dans leur courrier du 10 juin 2014 à la commission d'enquête : *"la question de fond principale est bien sûr la question des zones grisées, sur laquelle on peut souligner que les avis des industriels divergent entre eux (AEPJR, Esso, EMCF versus Primagaz et BENP) et que les intérêts défendus par certains industriels vont à l'encontre des projets de développements de la ZAC de Port Jérôme III portés par les collectivités"*.

La commission d'enquête est également consciente que la délimitation des zones grisées est la question principale faisant litige dans le cadre de ce projet de PPRT. Elle note en effet que deux approches contraires s'affrontent, celle des services instructeurs: *"cette position répond aux préconisations du guide d'élaboration des PPRT de dimensionner les zones grisées, définies comme les zones à l'origine des risques « au plus juste"* et celle des industriels à l'origine du risque qui consiste à demander de griser les zones *"à l'emprise foncière des installations"* pour préserver leur développement futur.

En effet, pas moins de vingt et une observations, propositions et contre-propositions sont directement liées à cette question dans le procès verbal de synthèse qui leur est consacré.

L'importance de ces observations unanimes portées à la connaissance de la commission d'enquête par les collectivités locales, les associations, les riverains, l'association des industriels AEPJR et les industriels qu'ils soient ou non à l'origine du risque a vivement interpellé les membres de la commissions d'enquête.

On peut retenir quelques exemples issus des registres, mémoires et courriers informatiques déposés dans le cadre de l'enquête:

- *"d'autres" PPRT ont fait d'autres choix, Art I.1.3;*
- *périmètre zone grisée "G" décidé unilatéralement;*
- *chapitre II.2 - rédaction non conforme avec la concertation, Définition des zones grisées ne respectant pas les propositions des exploitants,*
- *différence de traitement avec le site d'Air Liquide à Jarrie (38) et site de Port-Jérôme pour deux situations comparables : site de Jarrie inclus dans les zones grisées du site Seveso AS ("zone de respiration");*
- *II. A 1, 2 et 3 : certains changements apportés par les SI postérieurement à la consultation des POA sont dépourvus de fondements : définition zones grisées,*
- *II.A. 2) : zone grisées : l'industriel réfute la référence au guide d'aide à la rédaction des règlements PPRT, définition des limites des zones grisées. La réponse apportée ne correspond pas à la réalité des échanges lors des différentes réunions + modification faite unilatéralement par l'administration sans concertation,*
- *Zones grisées doivent être cohérentes entre les différentes régions française;*
- *l'accès à PJ3 doit être préservé. Mais souligne qu'il ne faut pas griser le Nord de la zone à l'Est de la raffinerie car cela contrecarrerait le projet PJ3,*
- *la définition des zones grisées doit se faire en cohérence avec l'ensemble industriel et les projets de développement à venir,*
- *différend entre les services de l'Etat et les industriels au sujet de la définition des zones grisées.*

- le traitement des PPRT doit être équitable entre tous les différents sites industriels en France".

Les arguments des uns et des autres sont largement développés:

- particulièrement dans les mémoires de l'AEPJR et des sociétés EMCF, ERSAS et LANXESS;
- dans le mémoire en réponse des services instructeurs (DREAL HN et DDTM 76) qui fait partie du présent dossier.

La commission d'enquête a pris note des arguments développés par les industriels pour défendre leur position:

- modification de la définition retenue et approuvée dans le projet POA;
- des argumentaires faux développés par les services instructeurs;
- des changements unilatéraux réalisés par ces mêmes services;
- manque d'unicité de traitement en fonction des régions;
- commentaires formulés sur les cartes présentées non retenus;
- manque de clarté dans les positions (dans la présentation à la réunion des POA du 4 juillet 2013, la DREAL HN indiquant que les zones grisées correspondent à l'emprise des entreprises, sans évoquer les clôtures ou la limite physique des installations);
- choix des industriels non entendus et non prise en compte;
- la position des services instructeurs repose sur un document qui est un simple guide à usage interne de l'administration et n'a aucune valeur;
- la protection des personnes ne peut justifier la restriction des zones grisées aux limites physiques des installations ou aux clôtures les entourant;
- ne peuvent accepter qu'une mesure prévue dans le PPRT soit discriminatoire et pénalisante pour Port Jérôme par rapport à d'autres régions de France;
- le fait de classer en zones grisées les propriétés foncières des industriels concernés, d'une part, ne préjudicie en aucun cas à la prévention des risques et d'autre part, préserve la possibilité d'un développement futur sans qu'il soit nécessaire de recourir à une procédure lourde de révision du PPRT.

* note de la commission: le lecteur peut se référer aux mémoires AEPJR, EMCF, ERSAS et LANXESS intégralement joints dans le document " procès verbal des observations, propositions et contre-propositions " partie intégrante du présent rapport.

Elle a également pris note des arguments développés par les services instructeurs dans le cadre de leur mémoire en réponse :

- les services instructeurs ont rappelé que la phrase figurant dans le règlement (propos introductifs du chapitre II-2) n'avait pas de réelle importance en terme réglementaire car le seul contour faisant foi est, naturellement, le contour qui figure sur le plan de zonage réglementaire;
- lors des différents échanges pendant la période de rédaction du règlement, les projets successifs produits par les services de l'Etat n'ont fait l'objet d'aucune opposition sur le sujet du tracé des zones grisées; en particulier, les sociétés ESSO et EMCF n'ont jamais demandé de griser les prairies au sud du site avant la consultation des POA;
- malgré ces échanges, il faut remarquer que les services instructeurs n'ont pas eu connaissance de réactions particulières sur ces délimitations avant la consultation

officielle des POA... Le projet présenté en consultation des POA était donc conforme aux conclusions du groupe de travail;

- la commission d'enquête peut donc remarquer que les exploitants peuvent avoir des avis différents...les contributions sont donc contradictoires. Il revient à l'État de les écouter et de décider de la position à retenir;
- la position retenue a consisté à corriger les erreurs matérielles et certaines omissions (bâtiment BA 90 du site EMCF à griser par exemple), mais notamment à ne pas accepter de griser les zones aujourd'hui propriétés foncières des entreprises à l'origine des risques mais extérieures à leurs installations et non dévolues à un usage industriel.

Cette position répond aux préconisations du guide d'élaboration des PPRT de dimensionner les zones grisées, définies comme les zones à l'origine des risques « au plus juste»;

- les services instructeurs précisent que la délimitation des zones grisées est ainsi cohérente pour tous les PPRT de Haute Normandie;
- pour les projets portés par les activités à l'origine des risques dans leurs zones d'effet, le PPRT ne prévoit aucune restriction particulière.

Concrètement, concernant les zones situées sur la partie Est de la propriété ESSO RAFFINAGE, les projets portés par ESSO et par EMCF pourront être réalisés sans conditions particulières prévues par le PPRT;

- en revanche, pour les projets portés par des tiers, l'avantage de maintenir la zone en rouge est que le PPRT, dans sa rédaction actuelle, présente les objectifs de protection sur les cartes jointes au règlement;
- par ailleurs, tout le travail de rédaction du règlement, notamment sur l'article I.1.6 garantit la prise en compte des enjeux économiques.

Ainsi, dans ces zones, et pour les projets des tiers, la rédaction et la carte proposées concilient les enjeux de protection des personnes et de développement économique;

- considérant tous ces aspects, et estimant avoir répondu aux inquiétudes formulées par les élus et par les industriels tout en respectant l'objectif premier de protection des personnes, les services instructeurs n'envisagent pas de modifier ni le règlement ni le plan de zonage du PPRT sur les zones grisées.

* note de la commission: le lecteur peut se référer au mémoire en réponse des services instructeurs, partie intégrante du présent rapport.

La commission retient que la "zone grisée" n'est pas mentionnée dans la loi du 30 juillet 2003 concernant les risques technologiques majeurs et que comme le précise le document " PPRT - Aide à la rédaction des pièces réglementaires " de juin 2012 au 1.2 Définition et délimitation de la "zone grisée":

" La zone grisée n'a pas de définition réglementaire.

Elle correspond globalement à l'emprise spatiale de l'entreprise industrielle à l'origine du risque technologique.

Elle sera arrêtée suivant les cas:

- aux limites physiques des installations générant le risque;
- à la clôture ceinturant les installations;
- aux limites prévues dans l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter;
- à l'emprise foncière des installations.

La zone grisée doit être définie en concertation avec l'exploitant en fonction de ses activités et de ses éventuels projets...

Il est conseillé de la délimiter au plus juste...

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments contradictoires, la commission à écouté attentivement les différentes parties et leurs arguments à plusieurs reprises, étudié avec soin les mémoires déposés dans le cadre du procès verbal des observations, propositions et contre propositions; ainsi que les réponses apportées par les services instructeurs dans le cadre du mémoire en réponse.

D'autre par elle a questionné et consulté différentes sources documentaires disponibles.

Elle considère que l'association et la concertation n'ont pas été menées à leur terme sur le sujet et qu'on ne peut que regretter que le projet de PPRT ait été mis en enquête publique "trop tôt" alors que cette question latente n'avait pas été réglée auparavant.

Il n'appartient pas à la commission d'enquête de "légiférer" sur le sujet, ni de créer une jurisprudence; elle relève qu'en l'état actuel, la situation n'est pas tranchée et qu'elle doit impérativement l'être avant la décision de mettre en place le présent PPRT.

Les observations déposées au cours de l'enquête et le mémoire en réponse des services instructeurs montrent bien qu'il existe encore de nombreux obstacles concernant cette question.

La commission note:

- une lecture différente selon les parties (industriels, services de l'Etat et collectivités) des supports de référence;
- des supports réglementaires inexistantes et des circulaires d'application sans valeur réglementaire;
- à la base une volonté de chaque partie concernée de défendre les intérêts qu'elle représente, compréhensible par la commission;
- une volonté des différentes parties de faire aboutir le PPRT, mais qui bute sur des incompréhensions et une lecture différente des enjeux;
- des avancées des services instructeurs : grisage de certaines zones, addendum d'avril 2014 consistant à considérer "les zones rouges comme étant équivalentes à des zones grisées" pour les industriels à l'origine du risque technologique.

Néanmoins, les observations unanimes formulées par les différentes parties prenantes, autres que les services instructeurs et particulièrement les industriels, laissent à penser que les juridictions administratives seront saisies du dossier si satisfaction ne leur est pas donnée, sans préjuger des décisions de ces mêmes juridictions.

L'ensemble de ces arguments est développé dans le cadre des commentaires apporté par la commission dans le cadre du traitement des observations, proposition et contre propositions et du mémoire en réponse des services instructeurs.

352 La notion de gouvernance et le PMA-AE

La zone industrielle de Port Jérôme est à priori une des plateformes visées par le chapitre 1 (périmètre de validité des présentes instructions) et concernées par l'application de la circulaire du 25 juin 2013, relative au traitement des plateformes économiques dans le cadre des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT).

Cette circulaire était destinée à prendre en compte les spécificités propres à chacune des plateformes concernées, comme le mentionnaient les propos introductifs la Ministre de la période (Mme BATHO):

"Plusieurs acteurs m'avaient par ailleurs fait part, depuis quelques mois, des spécificités présentées par les principales plates-formes économiques du territoire, sur lesquelles des entreprises à forte culture du risque technologique se développent en synergie.

Ces plates-formes présentent des particularités par rapport aux zones d'habitations ou aux zones plus générales à vocation économique ou commerciale. Dans ces zones, les règles relatives à l'élaboration des PPRT peuvent être adaptées, en tenant compte de la vocation de ces plates-formes et de la culture de sécurité des entreprises concernées".

Pour y parvenir, la dite circulaire prévoyait un certain nombre de dispositions dont:

- la mise en place d'une "gouvernance" ;
- et la déclinaison d'un certain nombre de mesures préventives, décrites dans le chapitre 2.

"Les dispositions décrites au point 3 pourront être mises en œuvre après la mise en place d'une gouvernance collective entre toutes les entreprises de la plate-forme, sur la base d'un engagement juridique de chaque opérateur à participer aux opérations collectives de sécurité suivantes".

La commission d'enquête a été amenée à noter que l'application de cette circulaire a été vigoureusement contestée localement à l'époque de sa diffusion, par les industriels et les collectivités arguant que:

- le plateforme de Port Jérôme n'était pas une "plateforme" au sens de la circulaire, mais une zone constituée par la juxtaposition de plusieurs entreprises différentes venues s'implanter au fil du temps;
- que juridiquement la notion de "gouvernance" était inacceptable au niveau juridique, chaque entreprise devant conserver sa responsabilité propre en matière de sécurité.

Il a finalement été retenu que la réunion des industriels générateur du risque technologique au sein de l'AEPJR et les objectifs fixés par cette association répondaient aux objectifs fixés par la notion de "gouvernance", tout en respectant les responsabilités juridiques de chacune des entreprises concernées.

La commission a pu constater au cours de l'enquête publique que les dispositions fixées dans le cadre du PPRT de Port Jérôme :

"définition des mesures organisationnelles obligatoires pour la protection des personnes :

- un dispositif de protection des personnes appelé « Plan de mise à l'abri - activités économiques » (PMA-AE) est exigé et doit comprendre :
- la formation et l'information des personnes (accueil sécurité, formation à l'urgence) ;
- la transmission et le partage des résumés non techniques des études de dangers pour les établissements SEVESO ;
- la description des mesures organisationnelles mises en œuvre (transmission d'alerte, conduite à tenir, coordination des secours) ;

- la participation régulière à des exercices communs ;
 - le partage des retours d'expérience en matière d'incidents et accidents survenus ;
 - la nomination, par chaque entreprise, d'une personne chargée de la fonction de coordination dudit plan;
- (page 73 de la note de présentation)
- existaient déjà de fait, au travers des activités développées par l'AEPJR et le Plan de Communication d'Urgence de la zone industrielle.
- * note de la commission: voir également sur cette question le paragraphe 6161.

353 Les prestataires et la sous-traitance

Les mutations économiques ont amené les industries à l'origine des risques à externaliser certaines fonctions qui n'étaient pas leur cœur de métier. Cette externalisation s'est traduite par l'émergence de services aux entreprises. Sur Caux vallée de Seine, l'économie industrielle a permis le développement d'une économie de sous-traitance qui représente aujourd'hui 13% des emplois du territoire.

Il convient de noter que ce sont actuellement les activités qui génèrent le plus d'emplois: près de 2500 en 2006.

L'importance des activités de service s'est également traduite par l'implantation et le développement de grands groupes spécialisés sous-traitants dont les activités sont directement liées aux activités génératrices des risques.

Les activités sont réalisées dans la grande majorité des cas par des sociétés spécialisées, toutes engagées dans la démarche d'amélioration continue sécurité du MASE (Manuel d'Assurance Sécurité des Entreprises).

Les travaux sont réalisés dans le cadre des plans de prévention prévus par le code du travail, sous la responsabilité des entreprises utilisatrices.

Les personnels sont habilités pour intervenir dans le cadre des certifications N1 (employé) et N2 (personnel d'encadrement) , complétées par des qualifications appropriées aux interventions réalisées au sein des entreprises à risques : soudage, jointage...

Ces activités sont encadrées par les entreprises à l'origine du risque : procédures d'accueil, sensibilisation et formation, participation aux exercices, inspections et audit périodiques ...

Le dossier d'enquête met en évidence une démarche visant à réduire le nombre d'entreprises présentes sur la zone, de limiter le nombre de personnels présents à un moment donné et à délocaliser les dites entreprises en dehors du périmètre du PPRT.

La commission d'enquête a noté que l'avis général exprimé à travers les observations portées par les collectivités locales, les industriels, les associations locales, les syndicats et CHSCT, les habitants était que: déplacer les entreprises sous traitantes serait défavorable à la compétitivité économique des dites entreprises sous-traitantes et prestataires, ainsi que pour leurs entreprises utilisatrices:

"De plus cela nuirait à l'activité industrielle locale.

Si on ne peut plus le faire sur place, les travaux seront réalisés par d'autres."

(observation CFDT 30 mai 2014)

D'autre part, les industriels, les syndicats et CHSCT ont noté que déplacer les entreprises sous-traitantes conduirait à créer de nouveaux risques pour les employés des dites entreprises:

"Les entreprises sous-traitantes concernées par ces travaux se retrouveraient dans l'obligation de devoir les réaliser sur des sites en dehors du site de Port-Jérôme. Donc des risques supplémentaires liés à l'augmentation des déplacements sur la route.

La probabilité d'être victime d'un accident de la route est aujourd'hui supérieure à celle d'être confrontée à un accident majeur sur la zone.

De plus cela nuirait à l'activité industrielle locale.

Si on ne peut plus le faire sur place, les travaux seront réalisés par d'autres.

La CFDT est donc inquiète d'une telle mesure et s'étonne de découvrir une telle contrainte sur le PPRT de Port-Jérôme alors qu'à sa connaissance, d'autres PPRT ne sont pas soumis à ce type d'exigences.

J'ajoute que les représentants des CHSCT du collège salariés sont aussi inquiets d'une telle mesure".

(CFDT le 30/06/2014)

En résumé, bien que lié à un souci du PPRT d'exposer le moins possible de personnes en limitant leur nombre à un moment donné, les interrogations et inquiétudes portées par la phrase du règlement de PPRT suivante: *"Les prestations sont uniquement celles nécessitant une présence sur la zone, c'est à dire ne pouvant pas être réalisées hors du site. "*, ainsi que le nombre d'observations portées dans le cadre de l'enquête mérite que les services de l'Etat examinent sérieusement les arguments développés.

Pour sa part, la commission d'enquête considère en effet que compte tenu des observations formulées par l'ensemble des parties prenantes (hors services de l'Etat) , les dispositions mentionnées dans le cadre du PPRT semblent être une contrainte importante à l'équilibre socio-économique de la zone et que la modification du libellé serait appropriée.

* note de la commission: voir également les commentaires de la commission sur le sujet au chapitre 15

354 L'accidentabilité de la zone industrielle de la zone industrielle de Port Jérôme

La commission d'enquête a réalisé un bilan de l'accidentabilité de la zone à partir des données fournies par la DREAL HN et la base ARIA du BARPI.

Ces éléments permettent de mettre en évidences les éléments suivants:

- Sur un nombre total de 327 sinistres ayant concerné la Seine Maritime, 48 ont concerné directement la ZI de Port Jérôme, soit 14%.

44 d'entre eux ont concerné la commune de Notre-Dame-de-Gravenchon (13%) , 3 la commune de Lillebonne (1%) et 1 la commune de Petiville.

La moyenne annuelle des accidents sur la période est de 4,8/an avec un maximum de 12 en 2009 et un minimum de 1 en 2004.

- En ce qui concerne la répartition par types d'activités présentes sur la zone

industrielle, sur les 48 accidents survenus:

- . 32 soit 67% ont concerné le raffinage;
les autres étant répartis comme suit:
- . distribution de gaz 5 (10%)
- . pétrochimie 4 (8%)
- . matières plastiques 3 (6%)
- . caoutchouc 3 (6%)
- . autres 1
- en ce qui concerne la répartition par type de sinistres enregistrés, on note que 75% des sinistres enregistrés sont équitablement répartis entre feux, fuites gazeuses et fuites liquides
- feux 12 (25%)
- fuite gazeuses 12 (25%)
- fuites liquides 11 (23%)
- fuites liquides en Seine 7 (15%)
- fuite poussières à l'atmosphère 3 (6%)
- autres 3

Des tableaux d'analyse détaillés des sinistres survenus pendant la période 2003 à 2013, la commission en retient trois comme susceptibles de correspondre à des phénomènes dangereux de niveau important:

- 06/02/2006 , feux de colonne de distillation (car demande d'aide mutuelle faite par les pétroliers)
- 03/06/2007 explosion + incendie sur unité H2S , RD 110 coupée
- 31/05/2013 nuage H2S route coupée car risque explosion

On peut retenir aussi les sinistres ci-dessous antérieurs à la période de référence analysée:

- Explosion et incendie dans une usine chimique sur une unité de production de butanol-2 (type UVCE) à Notre-Dame-de-Gravenchon, le 16/11/1986 (fiche BARPI n° 15295);
- Explosion sur une unité de polyéthylène (type UVCE) à Lillebonne le 05/04/1995 (fiche BARPI n° 6804);
- Explosion sur une unité de synthèse de glyoxal, suivie de deux autres explosions et d'un incendie le 18/05/1996 à Lillebonne (fiche BAPRPI n° 8885).

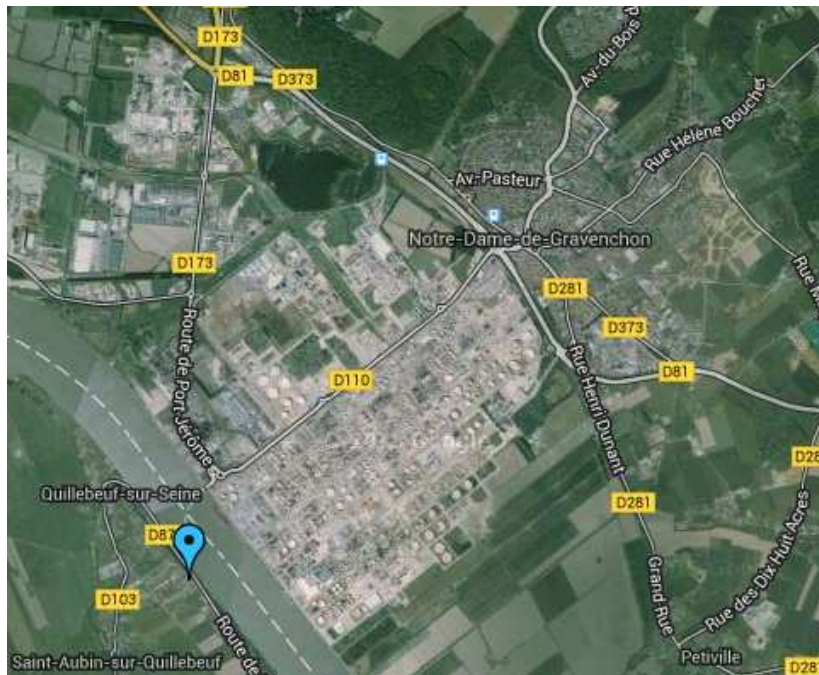
355 les infrastructures

La commission d'enquête a noté au travers de l'examen du dossier, des études spécifiques, des permanences, de la réunion publique et de la visite des lieux que les infrastructures jouaient un rôle important dans le cadre du PPRT.

En effet, les infrastructures routières: RD 110, 173 et 81; ainsi que fluviale: le bac de Quillebeuf sont impactées par le PPRT.

A la lecture du document "bilan de la concertation publique", nous avons noté que cinq réunions avaient été tenues sur ce thème entre 2011 et 2013 pour examiner la vulnérabilité de ces infrastructures et trouver des moyens de réduire l'exposition des personnes au risque technologique.

La vue aérienne ci-dessous montre le positionnement des infrastructures concernées:



3551 Le bac de Quillebeuf-sur-Seine



file d'attente au bac rive droite (photo CE)

Le bac de Quillebeuf permet la traversée de la Seine entre la rive gauche (Quillebeuf et Sain-Aubin-sur-Quillebeuf) et la rive droite (ZI de port Jérôme). Il s'agit d'une infrastructure stratégique de la zone qui permet entre autre aux personnels non résidants de se rendre sur leurs lieux de travail. C'est pourquoi le bac fait l'objet d'une utilisation importante aux heures de prise de poste du matin et de fin de poste en soirée, on peut d'ailleurs noter une file d'attente importante d'utilisateurs à ces moments là.

Nous avons pu noter les points suivants:

- Initialement, le bac et la zone d'attente rive droite étaient positionnés en aléas: surpression et toxique Moyen et thermique Fort ce qui le rendait très vulnérable;
- une étude de déplacement vers l'ancienne cale située à environ 450 mètres (hors zone des aléas) a été réalisée , mais non retenue car non réaliste d'un aspect technico-économique;
- une démarche de réduction du risque à la source a été réalisée par la société ERSAS , celle-ci a été couronnée de succès par la mise en place d'un système de

déconnexion rapide sécurisé des bras de chargement des navires depuis l'appontement (système ERS);
de ce fait, les effets des aléas potentiels ont pu être réduits et le bac maintenu dans sa configuration actuelle.

Néanmoins, nous avons noté que le parking d'attente, situé à gauche face au bac , côté rive droite (à côté de la zone de chargement des navires), devra être fermé. Moyennement utilisé dans le cadre du covoiturage, une solution de remplacement devra lui être trouvée.



le parking d'attente rive droite (photo CE)

La commission d'enquête a pu noter lors de ses divers passages à des jours et horaires différentes (jours ouvrés) la présence moyenne de huit à dix véhicules/jour sur ledit parking.

Le maintien en activité du bac de Quillebeuf dans sa configuration actuelle répond au souci noté par la commission d'enquête, exprimé par les usagers et les élus locaux.

"Il est indispensable de conserver les accès au bac de Quillebeuf pour tous les moyens: automobilistes, cyclistes, piétons et ce dans des conditions de sécurité optimales..." (observation au registre de Saint-Jean-de-Folleville).

3552 La RD 110

Un examen des cartes d'aléas proposées dans le dossier et une visite des lieux montrent bien que cette infrastructure routière permettant de traverser de part en part la zone industrielle entre la cale du bac et le giratoire d'entrée de Notre-Dame-de-Gravenchon est stratégique par rapport à la desserte des entreprises de la zone industrielle:

- accès des personnels organiques des entreprises et des personnes des entreprises extérieures travaillant sur la zone;
- accès des transports routiers de matières premières et produits finis dont les TMD (Transports de Matières Dangereuses);

qui représentent d'après les comptage estimatifs réalisés 75% du trafic enregistré. Les 25% restants étant constitués par du transit régional, incluant le passage de quelques convois exceptionnels (évalué entre six et dix par an) non acceptables sur les autres infrastructures de la zone pour des raisons de poids en charge (résistance des ouvrages).

D'autre part, la cartographie des aléas montre que cette voie est totalement impactée sur son ensemble, à des niveaux divers, par les différents types d'aléas

présents (surpression, thermique, toxique), ce qui la rend extrêmement vulnérable, elle est d'ailleurs située en zone Rouge du PPRT.

A partir de ces données, une étude a été réalisée, mettant en évidence quatre scénarios possibles allant de l'annexion définitive de cette voie au bénéfice des seuls industriels, à la fermeture temporaire en cas d'accident.

Pour des raisons technico-économiques raisonnables, une seule d'entre elles a finalement été retenue, il s'agit d'un mixte entre les différentes solutions initialement proposées:

- report du trafic de transit vers les RD 173 et 81 (25% du trafic), avec mise en place de panneaux d'interdiction appropriés;
- implantation de panneaux informatifs indiquant l'entrée dans une zone industrielle à risque, aux extrémités de la voie;
- implantation de demi-barrières au niveau des giratoires d'accès, destinées à être fermées par les industriels riverains en cas d'incident/accident.

La commission a noté que les financements nécessaires sont quasiment définis à la date de l'enquête publique, quelques points de détail concernant la répartition de ceux-ci restant à régler.

Par contre nous avons également noté qu'une convention devra être signée avec les industriels concernant les modalités de gestion des dispositifs dynamiques envisagés (demande des industriels concernés et recommandation du SIRACED PC).

Néanmoins, il nous paraît nécessaire d'attirer l'attention sur l'aspect "déplacements doux" lié à l'utilisation de cette voie.

En effet, celle-ci est bordée sur toute sa longueur par une piste cyclable doublée d'une voie piétonne permettant à tout un chacun de traverser la voie depuis le bac jusqu'au giratoire de Notre-Dame-de-Gravenchon.

Elle est aussi bien utilisée par les personnels se rendant à leur travail sur la zone industrielle, que par des personnes "en transit" : cyclotouristes.

Le transfert de la partie "transit" vers les autres voies de la zone (RD 173 et 81) est une question qui a été évoquée plusieurs fois au cours de l'enquête à travers les observations exprimées par les Associations et les riverains; bien qu'étant clairement à l'ordre du jour, une adéquation de calendrier de transfert doit être trouvée, afin de ne pas mettre en insécurité les usagers "transit" potentiels en cas d'un transfert vers ces deux voies avant la réalisation de leur sécurisation (mise en place d'une piste cyclable).

L'étude CEREMA remise par les services instructeurs à l'issue de l'enquête publique montre que cette question n'est pas cruciale et qu'elle peut être assez facilement solutionnée.

3553 La RD 173

Cette artère relie le bac de Quillebeuf à Lillebonne en traversant la zone industrielle.

Elle est également impactée par les aléas présents, mais d'une manière moins importante que la RD 110.

La commission a noté d'après les informations portées à sa connaissance que le transfert des 25% de trafic "transit" était techniquement compatible avec les capacités d'absorption de cette voie.

Qu'en ce qui concerne son exposition aux aléas, le niveau a pu être diminué par une diminution du risque à la source, particulièrement chez LANXESS qui borde le giratoire constituant un goulet d'étranglement de la voie.

Néanmoins, cette voie n'étant actuellement pas aménagée pour les déplacements "doux", la remarque mentionnée au paragraphe ci-dessus reste valable.

3554 La RD 81

Cette artère de contournement de la zone industrielle entre Notre-Dame-de-Gravenchon et Lillebonne est la moins exposée des trois voies importantes. Elle est également concernée par l'implantation d'un dispositif de déplacement "doux" intimement lié au transfert de la RD 110.

D'autre part, une étude reste en cours concernant son utilisation éventuelle comme voie de contournement de la zone par les convois exceptionnels de plus de 70 tonnes, un ouvrage d'art non résistant à un poids supérieur s'y opposant actuellement.

La commission a noté à la lecture du dossier que les principes stratégiques décrits ci-dessus avaient été validés par les POA lors de la réunion du 04 juillet 2013.

3355 Les déplacements "doux"

Le maintien des possibilités de déplacements "doux" (essentiellement vélo, mais aussi piétons) a été évoqué à plusieurs reprises lors des différentes réunions du PPRT et dans les observations déposées à la suite des décisions de supprimer cette opportunité sur la RD 110 en raison des risques.

" La seconde concerne la circulation sur le RD 110. Elle sera limitée ou interdite. Nous demandons que la circulation piétonnière et cycliste soit maintenue tant que de nouvelles pistes ne seront pas aménagées sur le RD 85. En termes de sécurité, il n'est pas acceptable d'exposer les personnes à un risque routier d'occurrence beaucoup plus important que le risque industriel" .
(observation Associations ECO-CHOIX et EPLH le 22 avril 2014).

"Il précise qu'il y a une incohérence manifeste entre le délai prévu pour supprimer les déplacements "doux" sur la RD110 (2 ans) et le délai prévu pour qu'ils soient opérationnels sur les RD 173 et 81 (5 ans) et souhaite qu'un bon équilibre soit trouvé pour éviter d'exposer des piétons ou des cyclistes à des risques de circulation non maîtrisés". (intervention de M.BRULIN riverain de NDG lors de la réunion publique du 05 mai)

Un document d'étude a été versé au dossier par les services instructeurs (maître d'ouvrage DREAL HN- service risques) lors de la remise du PV de synthèse des observations le 27 mai 2014; il s'agit du rapport CEREMA (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement , la Mobilité et l'Aménagement) intitulé: "Enquête sur la circulation cycliste à port Jérôme".

Le contexte et l'objet de cette étude intégralement jointe en annexe au présent rapport, figurent à la page 2 du document:

" Contexte: dans le cadre du PPRT de Port Jérôme et de l'évolution possible de l'itinéraire vélo reliant Quillebeuf-sur-Seine à Notre-Dame-de-Gravenchon, la DREAL souhaite connaître le nombre de cycliste empruntant le bac de Quillebeuf-sur-Seine et la RD 110, et savoir la proportion de cyclistes en transit sur la RD 110".

" Objectif: il s'agit de dénombrer les cyclistes empruntant la RD 110 aux fins de desserte ou de transit. Pour cela, l'enquête aura lieu au passage du bac, dans ses

horaires d'ouverture, un jour ouvré et un jour chômé. Des entretiens sur l'origine et la destination des cyclistes en passage sur le bac seront également effectués. Un entretien sur le terrain avec le personnel navigant est un préalable à ces comptages."

Il est intéressant de noter les conclusions de cette étude ,page 5:

" Peu de vélos utilisent la RD 110 en semaine et les seuls qui circulent de manière régulière sont à destination finale de la zone industrielle (desserte).

D'après les comptages réalisés, et en extrapolant à une journée complète, entre 4 et 6 cyclistes emprunteraient le bac en semaine.

Ce chiffre n'intègre pas les cyclotouristes qui empruntent deux fois par semaine le bac en groupe de dix environ.

En fin de semaine, entre vingt et trente cyclotouristes utilisent le bas de Quillebeuf, mais seule la moitié environ emprunte la RD 110.

D'après les comptages, et en extrapolant à une journée complète, environ vingt cinq cyclistes empruntent le bac chaque jour du week-end.

Ces chiffres sont la fourchette haute de la fréquentation dans lesquelles les comptages ont été effectués.

Selon les employés du bac de Quillebeuf, des événements particuliers peuvent donner lieu à des passages plus importants encore, mais exclusivement des cyclotouristes.

Pour les cyclistes empruntant la RD 110, ceux qui le font en transit sont prêts à faire un détour (la distance n'est pas un problème) , mais la question de la sécurité sur les RD 173 et 81 est posée.

Pour la RD 173, ce sont les camions qui sont identifiés comme des sources de danger, alors que sur la RD 81, il s'agit plutôt du trafic global.

Pour le trafic lourd, celui-ci est inexistant le week-end, d'où la présence de certains cyclistes sur ces itinéraires en fin de semaine.

Les cyclotouristes circulant en peloton sont cependant moins vulnérables que les cyclistes isolés".

En résumé, la commission d'enquête note que:

- le trafic déplacement "doux" dessert jours ouvrés est faible;*
- celui-ci est quasiment inexistant dans la même période pour le transit;*
- la RD 110 et accessoirement les RD 173 et 81 sont plutôt utilisées par les cyclotouristes pendant les week-end et que pendant ces périodes la circulation poids-lourds et véhicules légers, source de danger, est nettement moins dense qu'en semaine;*
- la question de la sécurité sur les RD 173 et 81 restent posée.*

En fonction de ces données, elle considère que les dispositions prises en matière de déplacements "doux" dans le cadre du PPRT sont raisonnables et acceptables, mais comme le précise les observations citées plus haut, il est nécessaire de trouver un bon équilibre au niveau du timing de transfert de la RD 110 vers les RD 173 et 81, et que comme le précisent les services instructeurs dans le cadre du mémoire en réponse:

" En outre, le règlement présenté en enquête publique précise bien, à son article IV-2-1-3 que la pose des panneaux et la mise en œuvre de l'interdiction de la circulation des vélos et piétons doivent être réalisés dès lors que les

aménagements prescrits sont mis en place et opérationnels, ces aménagements devant intervenir au plus tôt et dans un délai maximal de 5 ans".

3555 Les accès aux zones logistiques actuelles et à la future zone industrielle Port Jérôme III

L'enquête publique met en évidence un souci exprimé par les entreprises spécialisées dans le domaine de la logistique et les collectivités locales concernant l'impact du règlement PPRT par rapport aux accès aux zones logistiques actuelles , ainsi qu'à la future zone de Port Jérôme III, les voies concernées se situant en grande partie en zone rouges.

"Le projet de règlement de PPRT comprend un chapitre IV-2 intitulé Mesures relatives à l'utilisation et à l'exploitation ; des prescriptions applicables en matière de Transports de Marchandises Dangereuses/TMD (articles 2.1.2,2.2.2,2.3.2).

Ces prescriptions font état d'une interdiction de circulation et de stationnement des véhicules affectés aux transports de matières dangereuses.

Il nous paraît indispensable de préciser que ces interdictions ne s'appliquent pas aux entreprises implantées au sein de la zone industrielle.

Les véhicules de transport de matières dangereuses rattachés à notre entreprise sont régulièrement amenés à stationner auprès des zones de parcage existantes sur notre site et peuvent également faire l'objet d'opérations de maintenance ou administratives nécessitant leur accès régulier vers notre site.

La notion de chargement/déchargement prévue au sein des articles indiqués ne semble pas suffisante dans notre cas" (SONOTRI le 21/05/2014 , mais aussi GCA, LAVAQUEST).

" ... tout en respectant les projets tels que Port Jérôme III.

A ce titre, il convient de s'assurer que son accès et sa desserte ne seront pas remis en cause par une possible zone grisée." (Maire de Petiville)

Les éléments portés à la connaissance de la commission d'enquête au cours de la procédure et les réponses apportées par les services instructeurs montrent que ce ne devrait pas être le cas (voir également les commentaires de la commission d'enquête au chapitre 15 du présent rapport).

356 l'expropriation

Le dossier soumis à enquête publique montre que toutes les actions de prévention ont été entreprises, notamment en ce qui concerne la réduction du risque à la source et l'opportunité réaliste de renforcement du bâti, pour éviter d'en arriver à cette solution ultime et limiter au minimum le nombre de cas.

Néanmoins , malgré les efforts déployés, un cas d'expropriation concernant un ERP reste à l'ordre du jour à la date de l'enquête.

Le sujet est traité dans son intégralité dans le chapitre 4 du présent rapport.

357 les recommandations sur le bâti

Les habitations soumises à des aléas sont situées sur les communes de Notre-Dame-de-Gravenchon, Petiville, Quillebeuf-sur-Seine et Saint-Aubin-sur-Quillebeuf.

Grâce aux actions de réduction du risque à la source, ces habitations ne sont plus concernées que par des aléas de niveau faible en surpression, thermique et toxique.

On notera particulièrement que l'aléa toxique concernant la commune de Notre-

Dame-de-Gravenchon a pu être largement diminué grâce à la mise en place d'équipement de sécurité appropriés sur les installations industrielles proches. Ce que montre bien la comparaison des cartes d'aléa toxique pour la même zone entre 2010 et 2012:



L'objet des recommandations est de renforcer la protection des populations face aux risques encourus en réduisant la vulnérabilité du bâti dans le territoire exposé.

L'application des recommandations n'est pas obligatoire et n'a pas de valeur contraignante, elle permet de compléter les dispositifs réglementaires en apportant des éléments d'information ou des conseils relatifs, par exemple, à des mesures qui seraient de nature à améliorer la sécurité des populations concernées face aux risques encourus.

Elles découlent de l'application de l'article L 151- 16 du code de l'environnement qui rappelle:

" A l'intérieur du périmètre d'exposition aux risques, les plans de prévention des risques technologiques peuvent, en fonction du type de risque, de leur gravité, de leur probabilité et de leur cinétique :(...)

V - Définir des recommandations tendant à renforcer la protection des populations face aux risques encourus et relatives à l'aménagement, l'utilisation ou l'exploitation des constructions, des ouvrages, des voies de communication et des terrains de camping ou de stationnement de caravanes, pouvant être mises en œuvre par les propriétaires, exploitants et utilisateurs"

Elles concernent :

- l'aménagement et les projets d'extension des constructions existantes;
- les nouveaux projets d'urbanisation;
- le comportement à adopter par la population en cas d'accident technologique.

Compte tenu du fait qu'elles ne sont pas obligatoires, il n'y a pas de financement prévu pour accompagner cette partie de la démarche, ce qui a suscité un certain nombre d'observations d'habitants ou d'élus concernés pendant l'enquête publique: *"J'ai le pressentiment que les travaux « recommandés » pour les bâtiments existants conduiront systématiquement au remplacement des fermetures et de leur bâti.*

Si on considère la totalité du parc de bâtiments concernés (pavillons, immeubles, entreprises, écoles, gymnases, piscine, commerces, médiathèque...), le coût risque d'être exorbitant.

Même si la Communauté de Communes propose une contribution financière, il faut évaluer le bien-fondé d'une telle dépense d'argent public et privé en cette période de difficultés économiques... Pour conclure, je demande que le projet du PPRT ne soit pas approuvé avant que l'impact financier des travaux préconisés dans les recommandations du PPRT ne soit rigoureusement analysé". (observation au registre d'enquête de Notre-Dame-de-Gravenchon)

Les recommandations sont rassemblées dans un "cahier de recommandations" (pièce n° 3 du dossier d'enquête) qui accompagne le règlement du PPRT.

Le document indique les recommandations applicables:

- aux bien existants en ce qui concerne l'effet toxique (habitations) et les effets thermique, toxique et de surpression (pour tous les bâtis)
- aux nouveaux projets ou aux modifications sur l'existant pour les effets thermique et toxique de niveau faible

Il fixe également dans les articles 3.1 à 3.5 les objectifs de performance des bâtiments.

L'application pratique des recommandations est loin d'être aussi simple qu'il n'y paraît, le cahier est extrêmement technique et difficile à déchiffrer pour un non initié :

"En tant qu'habitant de Notre Dame de Gravenchon, je voudrais soulever le problème du renforcement des fenêtres pour résister à une surpression. Le projet du PPRT fait référence à un guide pratique publié par l'INERIS qui, étonnamment, rejette toute responsabilité dans son préambule... Je pense que les recommandations d'installation des fermetures décrites dans ce guide sont théoriques, partielles, difficiles à mettre en œuvre et à contrôler... Je pense donc que le dossier d'enquête devrait être complété par des spécifications de réalisations des travaux, accompagnées d'une certification par un bureau de contrôle reconnu... Pendant ces études complémentaires, je propose que le futur immeuble Lotti de l'opération Cœur de Ville soit utilisé comme « pilote » par un groupe d'experts pour analyser les cahiers des charges, les offres, les fournitures et les réalisations de travaux." (observation au registre d'enquête de Notre-Dame-de-Gravenchon)

En résumé, le traitement des recommandations et leur financement pose encore un certain nombre de problèmes qu'il est nécessaire de résoudre:

- interrogation sur les droits et les devoirs concernant les différentes parties (fiche conseil simplifiée, accueil);
- besoin de conseils et d'aide aux études préalables en cas de réalisation de travaux;
- absence de financement "officiel".

Chapitre 4 Le projet soumis à enquête publique unique - partie enquête publique préalable à une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en vue d'une expropriation

4.1 Une expropriation pourquoi?

Le garage DUTOT est de par son activité de réparation et de vente de véhicules automobiles, classé dans la catégorie de ERP (Etablissement Recevant du Public , classe M, 5^e catégorie); il est positionné en bordure de la RD 173 , entouré par des installations industrielles; il fait directement face à l'entreprise Primagaz immédiatement située de l'autre côté de la route; il est également concerné par certains réservoirs de stockage de l'entreprise ERSAS également situés à proximité de l'autre côté de la RD 173.

Il se trouve confronté à l'existence de plusieurs phénomènes dangereux pouvant se développer très rapidement, dits à "cinétique rapide", présentant un danger très grave pour les personnes pouvant être présentes à ce moment là dans ces locaux (employés et clients).

D'une manière détaillée, le dossier soumis à enquête publique décrit ces phénomènes dangereux, leur probabilité d'occurrence et leur gravité potentielle; ainsi que l'impossibilité technico-économique d'une réduction supplémentaire du risque à la source.

Le tableau ci-dessous résume cette situation.

Phénomènes redoutés	Origine	Causes	Evaluation technico/économique de la faisabilité 'une réduction supplémentaire du risque à la source
UVCE	Primagaz	Rupture de tuyauterie	Remplacement tuyauterie actuelle par plusieurs autres de diamètre inférieur - multiplier le nombre de pompes - fermer le tunnel de liaison/ coût estimé 1,2 millions d'euros
BLEVE	Primagaz	Feu sur camion citerne en chargement ou en stationnement	Infaisable techniquement*
BLEVE	Esso Raffinage	Deux sphères existantes concernées	Remplacer deux sphères existante par deux réservoirs sous talus/ coût estimé à 20/25 millions d'euros

* point vérifié par la commission d'enquête auprès de la société Primagaz

D'autre part, l'étude de vulnérabilité menée par le cabinet spécialisé EFECTIS (référence n° 10-130 413) rendue le 10/05/2011 montre que les bâtiments concernés, le garage DUTOT étant identifié comme enjeu n° 15, ne présentent pas une résistance suffisante par rapport aux effets des phénomènes dangereux recensés.

On peut retenir les points suivants dans le résumé non technique:

" les effets de surpression sont très pénalisants, la combinaison des effets de surpression et des effets thermiques augmente la vulnérabilité des bâtiments...; les fenêtres...les portes sont à remplacer...; il faut changer les charpentes, voir les structures complètes pour les bâtiments les plus touchés".

" L'observation des bâtis sur le site, l'absence de plans et de notes de calcul a

montré globalement une forte vulnérabilité des bâtis présents".

D'autre part, cette étude met en évidence que :

- les travaux de renforcement du bâti sont techniquement très difficiles à envisager, voire même infaisables et qui plus est inefficaces;
- la valeur des travaux à envisager est estimée à plus de 65% de la valeur du bien.

La grille reproduite ci-dessous extraite de la page 60 de la note de présentation résume bien la situation du garage DUTOT:

Enjeu	Suppression	Vulnérabilité		Nature	Renforcements	
		Thermique	Toxique		Faisabilité technique	économique
Enjeux 15 Garage DUTOT	Très Forte	Forte	Modérée	Isolation Structure Couverture Menuiseries	Très Difficile	Extrêmement Difficile

4.2 Les conclusions des études menées

A partir des éléments listés ci-dessus, le dossier présenté en enquête publique propose donc l'inscription du garage DUTOT dans un secteur d'expropriation en application de l'article L515-16 III du code de l'environnement.

Le document DUP du dossier (pièce n°5) fait état dans ses conclusions de la page 2: *"l'Etat déclare donc d'utilité publique l'expropriation, par la commune de Lillebonne ou la communauté de Communes de Caux vallée de Seine, dans les conditions prévues par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des immeubles et droits réels immobiliers du garage DUTOT situés à l'intérieur du secteur selon les conditions définies aux articles L 221-1 et suivants du Code de l'urbanisme".*

4.3 La démarche suivie

M. et Mme DUTOT ont eu plusieurs contacts téléphoniques avec les services instructeurs au cours de l'année 2013 pour les informer de la démarche en cours.

La DDTM 76, nous a précisé que son représentant s'était rendu au garage DUTOT les 29 mai 2013, 4 juillet 2013 et 14 janvier 2014 pour évoquer le sujet des mesures foncières avec les époux DUTOT.

Le courrier adressé le 01 août 2013 confirme la proposition de mesure foncière.

L'exproprié a été informé officiellement de l'enquête publique unique incluant l'enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique d'expropriation, ainsi que de l'enquête parcellaire prévue à l'article R 11-19 du code de l'expropriation par courrier normal du 16 avril 2014, confirmé par un courrier recommandé avec accusé de réception en date du 05 mai 2014.

Des estimations concernant les acquisitions à réaliser ont été menées :

- d'une part à l'initiative des services instructeurs (études SCET/IPFEC et FRANCE DOMAINES), le coût de la mesure foncière a été estimée par France Domaine à 860.000 € (y compris les coûts liés à la démolition et les indemnités de licenciement) en cas de cessation d'activité ou 770.000 € en cas de transfert d'activité.

- d'autre part, à titre contradictoire à la demande de l'exproprié (étude cabinet MICHOT expert agréé auprès des tribunaux datant de 2011, actualisée en février 2014), le coût de la mesure foncière a été estimé dans ce cas à 820 000 euros.

4.4 Le déroulement de l'enquête publique préalable à la déclaration publique d'expropriation

L'expropriation se déroule en 2 temps : une première phase d'ouverture de la procédure d'expropriation servant à démontrer l'utilité publique du projet, et une seconde phase de réalisation de l'opération d'expropriation garantissant le transfert de propriété à l'expropriant et le paiement d'une indemnité à l'exproprié.

En ce qui concerne la phase d'ouverture de la procédure d'expropriation, l'expropriant qui prend l'initiative d'engager cette procédure doit en informer très largement le public en menant une enquête publique préalable.

Celle-ci doit être complétée par une enquête parcellaire qui doit également être menée pour permettre l'identification du propriétaire du bien à exproprier.

Préalablement à l'ouverture de cette enquête, l'expropriant a constitué un dossier rassemblant les informations générales sur l'opération projetée, ce sont les pièces 5 à 8 du dossier d'enquête publique dans lesquelles on trouve:

- une notice expliquant les motifs conduisant à la décision d'exproprier (voir 4.1);
- un plan permettant de situer la parcelle concernée sur le territoire du PPRT;
- un extrait du plan de zonage réglementaire avec un zoom sur le secteur d'expropriation montrant que la parcelle est située dans le secteur d'expropriation répertorié "Ex01" lui-même situé en zone rouge foncé "R" d'interdiction renforcée;
- un extrait de deux pages intitulé : "II-2. Estimation sommaire des acquisitions à réaliser" mettant en évidence les éléments concernant l'expertise réalisée par FRANCE DOMAINE à la demande des services instructeurs et les estimations financières en cas de cessation d'activité et de transfert d'activité;
- une copie du courrier adressé au propriétaire du garage DUTOT par la Direction régionale des finances publiques - Division domaine, du Havre le 31 janvier 2014 concernant l'évaluation des indemnités proposées dans le cadre de la procédure;
- un devis de l'entreprise BALBIANO, daté du 24 janvier 2014, concernant la démolition des locaux, le plan de retrait de l'amiante en toiture dans les conditions réglementaires imposées par le code du travail, la démolition des dalles béton et leur mise en décharge de classe appropriée, le curage de l'intérieur du bâtiment, la vidange du bac dégraisseur et de la fosse sceptique.

Par contre le devis ne fait pas état d'un éventuel traitement des terres extérieures après enlèvement de la dalle évoquée par l'exproprié.

La commission d'enquête a questionné les services instructeurs sur le sujet.

Ceux-ci ont répondu que:

- le garage DUTOT " n'est pas, à notre connaissance, une installation classée pour la protection de l'environnement.

Il ne dispose donc pas d'un arrêté d'exploitation et n'est pas non plus soumis au Livre V du code de l'environnement";

- en ce qui concerne la pollution potentielle du terrain situé à l'arrière du garage,

sous la dalle de béton *"nous n'avons pas connaissance de prélèvements réalisés sur cette parcelle... La remise en état du site relève donc, le cas échéant du pouvoir de police du Maire"*.

Cette question méritera donc d'être élucidée dans le cadre du traitement de la procédure.

L'objet de l'enquête et son cadre juridique ont été rappelés dans le document de présentation du dossier d'enquête publique au titre I: Présentation du projet soumis à enquête unique; paragraphe 1-5 / objet de l'enquête publique unique: *"Cette enquête publique concerne donc les deux sujets... une enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique d'une expropriation portant sur un bien situé dans le secteur d'expropriation délimité par le PPRT de la zone industrielle de Port Jérôme et effectuée en application de l'article L.11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (ce point inclut l'enquête parcellaire prévue à l'article R11 -19 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique)"*.

Une annotation dans le même paragraphe stipule que:

" il est rappelé que conformément au III de l'article L 515-16 du code de l'environnement, l'enquête publique effectuée en application de l'article L 515-22 vaudra enquête publique au titre de l'article L 11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (CECUP).

Il est également rappelé que les dispositions relatives aux enquêtes publiques uniques , prévues aux articles L 123-6 et R 123-7 du code de l'environnement, sont appliquées et qu'ainsi, le dossier, soumis à enquête publique , comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes".

L'exploitant a été informé personnellement par courrier simple, dont il a fait état à la commission d'enquête lors de son audition du 22 avril 2014 (courrier du 16/04/2014), puis par lettre recommandée en date du 05 mai 2014.

L'enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique, intégrée dans le cadre de l'enquête unique faisant l'objet du présent rapport s'est déroulée sur une période de trente huit jours, du 14 avril au 21 mai 2014 selon les dispositions fixées dans le cadre de l'arrêté inter-préfectoral du 20 mars 2014 (désignation de la commission d'enquête, modalités des permanences, publicité, information public, visite des lieux, entrevue avec le propriétaire, prise connaissance dossier par propriétaire, dépôt observations).

L'exproprié s'est présenté deux fois en mairie de Lillebonne, une première fois le 02 mai 2014 pour prendre connaissance du dossier et une seconde fois, le 06 mai 2014 pour s'entretenir avec le commissaire enquêteur présent et déposer ses observations au registre d'enquête.

4.5 L'audition des gérants du garage DUTOT par la commission d'enquête

La commission d'enquête publique a organisé une réunion spécifique avec Monsieur et Madame DUTOT gérants du garage DUTOT sis RD 173 à LILLEBONNE.

Elle s'est tenue le mardi 22 avril 2014 dans les locaux du garage à 16h30.

Les points suivants ont été abordés :

- historique du garage et de la démarche d'expropriation
- perception de la situation par les époux DUTOT
- dernières démarches enregistrées
- position des époux DUTOT à la date
- aspects sociaux du projet
- points à éclaircir

L'implantation de la famille DUTOT est historique sur Lillebonne: présente depuis les années 1960 dans le cadre de différentes activités, elle est arrivée sur la zone actuelle vers 1980 sur un terrain proposé par l'Etat.

L'activité d'abord intimement liée à celle de la zone industrielle (entretien de la flotte de véhicules EMCF et ERSAS et des camions grues de la société PONTICELLI), est devenu à la date de l'enquête publique une activité de garage classique (réparation mécanique et carrosserie, vente de véhicules).

Il convient de préciser que le garage était implanté avant les installations industrielles dont les phénomènes dangereux l'impactent.

Il ressort de l'audition réalisée par la commission d'enquête qu'outre le préjudice commercial, il y a un préjudice affectif fort lié à cette démarche d'expropriation. Celle-ci ayant été mal perçue car manquant de dimension humaine aux dires des concernés, ceux-ci regrettant de ne jamais avoir été associés aux réunions ou le devenir du garage a été discuté.

Au niveau social, les époux DUTOT arrivant quasiment à la fin de leur vie professionnelle (retraite dans trois ans) jugent la période incompatible avec un transfert et une relance de l'activité à un autre endroit. Ils ont également attiré l'attention sur les cotisation retraite restant à verser, les concernant et les problèmes liés au chômage et au reclassement de leur personnel.

Outre les pièces 5 à 8 du dossier d'enquête publique relatives à la DUP d'expropriation et à l'enquête parcellaire qui lui est liée, portée à la connaissance des époux DUTOT par courrier RAR, ceux-ci ont fait réaliser une actualisation de l'indemnité d'éviction, datée du 18 février 2014, par un expert agréé près la cour d'appel de Rouen M. MICHOT. Ce document de 5 pages a été remis aux membres de la commission d'enquête.

La commission d'enquête a noté particulièrement les conclusions de ce document (page 5):

" Compte tenu de la situation actuelle des locaux dans un environnement spécifique, mais également l'âge des exploitants, une réinstallation dans des

conditions similaires et favorables ne semble pas réalisable.

Dans ces conditions et compte tenu de ce qui précède, je vous propose d'estimer le montant de l'indemnité d'éviction en valeur 2014 qui serait due à Monsieur et Madame DUTOT, en cas de cessation d'activité à la somme de 820 000 euros (avec répartition détaillée des différents postes)...

NB: il serait nécessaire également de tenir compte que Monsieur et Madame DUTOT âgés tous deux de 58 ans seront dans l'impossibilité de reprendre une activité et qu'ils ne percevront pas des indemnités de chômage... leur éviction de l'entreprise leur fait subir un préjudice correspondant aux rémunérations normales qu'il pourraient obtenir d'un employeur, hors fonctions de direction de l'entreprise, soit un total de 171 000 euros."

Les expropriés potentiels ont déclaré à la commission d'enquête ne pas avoir encore pris de décision définitive, mais qu'ils pensaient fortement vouloir se diriger à la date vers une solution de cessation totale d'activité compte tenu de leur âge.

Une somme globale de 991 000 d'euros incluant la compensation des indemnités retraite (RSI) restant à financer, apparaîtrait comme un compromis acceptable. Cette position a d'ailleurs été confirmée par la déposition faite par les époux DUTOT lors de la permanence du 06/05/2014 à Lillebonne.

Le compte rendu détaillé de cette audition par la commission d'enquête est joint en annexe du présent rapport.

4.6 Les aspects sociaux de la procédure

A la date, le personnel actuel est composé de six salariés incluant: un apprenti dont le contrat viendra à échéance en 2014 et cinq CDI (contrats à durée indéterminée), dont une femme de ménage à mi-temps.

Les indemnités de licenciement sont prévues et évaluées à 61 000 euros à la page 3 du rapport MICHOT.

Mais outre les aspects financiers du problème, se pose un véritable problème social lié à une entreprise dont l'activité n'est pas menacée économiquement.

Il convient de se poser la question sur le rôle que les pouvoirs publics pourraient jouer quant à l'aspect social lié au reclassement du personnel suite à la procédure d'expropriation.

Sur ces bases la commission a rédigé un avis motivé faisant l'objet d'un document séparé accompagnant le présent rapport.

Chapitre 5 Le projet soumis à enquête publique unique - partie enquête parcellaire

Préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, un dossier a été constitué par les services instructeurs comprenant :

- l'identification du propriétaire de la parcelle concernée;
- un plan précis mettant en évidence la parcelle foncière BZ 3 propriété de

Monsieur DUTOT et sa situation par rapport au parcellaire de Lillebonne et de Notre-Dame-de-Gravenchon (document n° 9 du dossier);

- un relevé de propriété détaillant d'une manière détaillée : les coordonnées du propriétaire, la désignation des propriétés bâties et des propriétés non bâties.

L'objet de l'enquête a été rappelé dans le document de présentation du dossier d'enquête publique au titre I: Présentation du projet soumis à enquête unique; paragraphe 1-5: objet de l'enquête publique unique " *une enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique..... (ce point inclut l'enquête parcellaire prévue à l'article R11 -19 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique)*".

Le cadre juridique de l'enquête parcellaire a été fixé sur les bases du code de l'expropriation articles R.11-22, R.11-19, R.11-23 et r.13-2.

L'enquête parcellaire , intégrée dans le cadre de l'enquête unique faisant l'objet du présent rapport s'est déroulée sur une période de trente huit jours, du 14 avril au 21 mai 2014 selon les dispositions fixées dans le cadre de l'arrêté inter-préfectoral du 20 mars 2014 (désignation de la commission d'enquête, modalités des permanences, publicité, information public, prise connaissance dossier, visite des lieux, entrevue avec propriétaire, prise connaissance dossier par propriétaire, dépôt observations).

L'exploitant a été informé personnellement par courrier simple, dont il a fait état à la commission d'enquête lors de son audition du 22 avril 2014 (courrier du 16/04/2014), puis par lettre recommandée en date du 05 mai 2014.

Comme déjà précisé au 4.4, La commission d'enquête publique a organisé une réunion spécifique avec Monsieur et Madame DUTOT gérants du garage DUTOT sis RD 173 à LILLEBONNE.

Celle-ci s'est tenue le mardi 22 avril 2014 dans les locaux du garage à 16h30.

L'exproprié s'est présenté deux fois en mairie de Lillebonne, une première fois le 02 mai 2014 pour prendre connaissance du dossier et une seconde fois, le 06 mai 2014 pour s'entretenir avec le commissaire enquêteur présent et déposer ses observations au registre d'enquête.

L'un des membres de la commission d'enquête a vérifié, lors de la permanence du 06 mai 2014 tenue à Lillebonne avec M. et Mme DUTOT l'exactitude des données figurant au dossier d'enquête publique, celui-ci a confirmé:

- l'exactitude des données relatives à la parcelle cadastrale;
- que la surface concernée était la bonne;
- qu'il était propriétaire en bien propre de la dite parcelle.

La commission d'enquête constate que:

- le dossier comprend le plan parcellaire régulier nécessaire pour situer la parcelle;
- celui-ci est conforme à l'article R.11-19 du code de l'expropriation pour cause

d'utilité publique;

- le document mis à la disposition du public, comporte les informations nécessaires pour ce type d'enquête qui s'adresse essentiellement au propriétaire de la parcelle;
- la diffusion de l'information et de la publicité ont été conformes, l'expropriant ayant envoyé le courrier obligatoire avec accusé de réception au propriétaire de la parcelle concernée.

Sur ces bases la commission a rédigé un avis motivé faisant l'objet d'un document séparé accompagnant le présent rapport.

Chapitre 6 Le bilan de la concertation publique

La consultation du public et des associations en amont des décisions d'aménagement a été rendue obligatoire par la loi n° 85-729 du 18 juillet 1985 et la loi du 2 février 1995 dite « Barnier » et le renforcement de la protection de l'environnement complété par un décret du 10 mai 1996.

Cette démarche concerne l'ensemble des opérations présentant un fort enjeu socio-économique ou ayant un impact significatif sur l'environnement, afin de permettre un « débat public » avant la publication régulière de la décision fixant les principales caractéristiques du projet et, en tout état de cause, avant l'arrêté prescrivant l'enquête publique.

Afin de permettre d'améliorer significativement la participation du public à la conception des projets une charte de la concertation, composée de 9 articles, a été rendue publique par le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement le 5 juillet 1996.

Cette charte a 3 objectifs :

- promouvoir la participation des citoyens aux projets qui les concernent, par l'information la plus complète, l'écoute de leurs attentes ou de leurs craintes, l'échange et le débat ;
- améliorer le contenu des projets et faciliter leur réalisation en y associant, dès l'origine, aux côtés du maître d'ouvrage, le plus grand nombre possible d'acteurs concernés;
- fournir aux différents partenaires les éléments d'un code de bonne conduite définissant l'esprit qui doit animer la concertation et les conditions nécessaires à son bon déroulement.

Concrètement parlant dans le cas du projet de PPRT de Port Jérôme, la concertation qui a été mise en place par les services de l'Etat avait pour mission de d'informer le public, par la présentation du projet; de recueillir les appréciations ou contre-propositions, avant que le projet ne soit définitivement arrêté, afin de l'améliorer et enfin de répondre aux critiques en amont.

La pièce n° 11 du dossier mis en enquête publique intitulée "bilan de la concertation préalable à l'enquête publique" montre que celle-ci a été menée sur la base des critères précités.

L'arrêté inter-préfectoral du 29 Mai 2009 fixait en son article 4 les modalités de la concertation applicable au projet:

"Les documents d'élaboration du projet de PPRT sont tenus à la disposition du public en mairies de Lillebonne, Notre-Dame-de-Gravenchon, Petiville, Quillebeuf-sur-Seine, Saint-Aubin-sur-Quillebeuf et Saint-Jean-de-Folleville.

Ils sont également accessibles sur un site internet spécifique, à l'adresse suivante : www.spinfos.fr.

Les observations du public sont recueillies sur un registre prévu à cet effet dans les mairies des communes concernées ou par courrier électronique accessible par le site internet précité.

Les remarques faites dans ce cadre ne feront toutefois pas l'objet de réponses individuelles et elles devront, si besoin, être renouvelées durant l'enquête publique pour être officiellement examinées par le commissaire enquêteur.

L'arrêté de prescription prévoit une réunion publique d'information à Notre-Dame-de-Gravenchon, et si nécessaire, dans d'autres communes concernées par le périmètre d'étude du plan de prévention des risques technologiques.

En tant que de besoin, d'autres réunions publiques d'information seront organisées.

Le bilan de la concertation est communiqué aux personnes et organismes associés (définis dans l'article 5 du présent arrêté) et mis à disposition du public en sous-préfectures du Havre et de Bernay, aux mairies de Lillebonne, Notre-Dame-de-Gravenchon, Petiville, Quillebeuf-sur-Seine, Saint-Aubin-sur-Quillebeuf et Saint-Jean-de-Folleville, et sur le site internet précité."

Au cours de l'enquête publique, la commission d'enquête a pu noter que les dispositions fixées dans le cadre de l'article 4 de l'arrêté inter-préfectoral ont été appliquées.

Il n'y a pas eu au cours de cette phase d'observations déposées sur les supports mis à disposition du public.

Cette partie du rapport analyse les différentes actions menées dans le cadre de la concertation.

6.1 Comment s'est déroulée la phase concertation?

L'arrêté inter-préfectoral du 20/05/2009 présente la liste détaillée des POA (Personnes et Organismes Associés) associés à la démarche.

611 La consultation des communes

En ce qui concerne la consultation des communes, il mentionne:

"elles seront consultées sur les objectifs poursuivis et les modalités de concertation du PPRT" :

- Les communes de Lillebonne, Notre-Dame-de-Gravenchon, Petiville et Saint Jean ont donné un avis favorable (en septembre et octobre 2008)
- Les communes de Quillebeuf-sur-Seine et Saint Aubin-sur-Quillebeuf n'ont pas

donné d'avis dans le délai fixé et leur avis a été réputé favorable au terme de la consultation.

Des registres ont été ouverts dans les six mairies sur une période moyenne de 11 mois pour recueillir les observations du public.

Il n'y a pas eu d'observations portées.

612 Les documents portés à la connaissance du public

L'arrêté inter-préfectoral de 2009 et les arrêts de prorogation (2010, 2012 et 2013) ont été affichés dans les mairies concernées.

Les documents relatifs au PPRT ont été mis en ligne sur le site du SPPPI (Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles) au fur et à mesure de leur élaboration: www.spinfos.fr

613 Le CLIC puis la CSS

Le CLIC (Comité Local d'Information et de Concertation) de Port Jérôme a été créé par AP du 12/05/2003 et renouvelé par AP du 12/10/2007.

11 réunions du CLIC se sont tenues entre 2003 et 2013.

Suite à la publication du décret n° 2012-189 du 07/02/2012, un arrêté inter-préfectoral du 06/11/2013 a acté la création de la CSS (Commission de Suivi de Site).

Lors de la création de la CSS, une réunion d'information relative au PPRT a été tenue pour les membres le 15/11/2013.

614 Les réunions publiques

Trois réunions publiques ont été tenues:

- le 06/12/2010 à Quillebeuf pour les communes de Quillebeuf et Saint Aubin;
 - le 07/02/2011 à Notre-Dame-de-Gravenchon pour Notre-Dame-de-Gravenchon et Petiville;
 - le 13/04/2011 à Lillebonne pour Lillebonne et Saint-Jean-de-Folleville;
- au cours de celles-ci, le film PPRT du MEDDE a été projeté, la démarche d'élaboration du PPRT, la cartographie des aléas et des enjeux a été présentée, les activités des entreprises ERSAS et LANXESS ont été commentées.

Au cours de ces réunions quinze questions ont été posées par le public ou les élus présents.

A noter la question posée à Lillebonne sur l'audibilité des sirènes par les habitants concernés; c'est un point important à retenir dans le dossier, car sans réseau de sirènes approprié, l'alerte des populations n'est pas efficace! Ce point est actuellement en cours de traitement et devrait être solutionné pour fin 2014.

615 Les réunions de travail et de concertation

Soixante trois réunions de travail et de concertation se sont tenues pendant la période de préparation du projet.

La commission d'enquête a noté avec intérêt les 22 réunions de travail initiées par les services instructeurs vers les industriels autour des études de vulnérabilité et

les vingt cinq réunions initiées à la demande l'AEPJR en association avec les services de l'Etat autour du sujet des zones grisées "G".

Le tableau ci-dessous résume les réunions tenues et les sujets traités.

dates	Type de réunion	Sujets traités
3 réunions 2008 et 2009	Groupe de travail	Travail sur le phénomène de BOIL-OVER en cinétique lente et rapide. Position de principe acté par le SIRACED-PC "lorsqu'un événement permet de disposer d'au moins 5 heures avant l'apparition du phénomène et que ce dernier ne concerne pas plus de 1000 personnes, la cinétique de cet événement peut être considérée comme lente"
1 réunion 2010	réunion	Etude des possibilités d'urbaniser les communes de Quillebeuf et Saint Aubin sur Quillebeuf
2 réunions 2010 et 2011	Concertation et information	Destinées aux acteurs économiques locaux - avec pour objectif d'informer les entreprises de l'avancement du PPRT et présenter les résultats des 1 ^o études de vulnérabilité
22 réunions 2010 à 2011	Point avec les entreprises	Visites des services instructeurs dans les différentes entreprises de la zone pour présenter les études de vulnérabilité
5 réunions 2011 à 2013	Stratégie des infrastructures	Définir une stratégie pour la RD110, la RD 173 et le bac de Quillebeuf
25 réunions 2012 à 2013	Groupe de travail	Elaboration du projet de règlement de PPRT
2 réunions 2012 et 2013	Groupe de travail	Retenir une stratégie pour le renforcement éventuel du bâti existant dans les zones habitées
2 réunions 2013	Groupe de travail	Définir les modalités d'application de la circulaire du 25/06/2013 à la ZI de Port Jérôme
1 réunion 2013	Groupe de travail	Définir la stratégie relative aux mesures foncières avant présentation aux POA le 04/07/2013

616 Le traitement des courriers reçus par les services instructeurs

Six courriers ont été adressés pendant cette phase aux services instructeurs.

La commission d'enquête a noté que ces courriers avaient été pris en compte par les services instructeurs et que dans la majeure partie des cas, une solution avait été trouvée.

6161 Les courriers de l'AEPJR des 30/08 et 13/09/2013

Les courriers faisaient référence à une étude juridique relative à l'application de la circulaire du 25/06/2013, dite "circulaire plateforme" sur la zone industrielle de

Port Jérôme.

On retiendra que dans ces courriers, l'AEPJR considère :

- qu'il y a une différence notable entre une plateforme industrielle (résultant d'une séparation en plusieurs sites distincts) et la zone industrielle de Port Jérôme (résultant de plusieurs sites d'origines diverses qui se sont installés côte à côte);
- que les notions de "gouvernance collective" et "engagement juridique de chaque opérateur à participer aux opérations collectives de sécurité" sont des nouveautés par rapport aux référentiels réglementaires fixés par arrêté ministériel;
- que le fait d'obliger les exploitants à mettre en place une "gouvernance commune" semble constituer aux yeux des avocats une atteinte aux droits et aux libertés constitutionnelles
- et que d'autre part, les entreprises de Port Jérôme sont engagées au sein de l'AEPJR, qui constitue une forme d'engagement juridique telle que celle demandée par la circulaire

En résumé, les courriers mentionnés avaient pour objectif de démontrer que l'AEPJR remplissait déjà les objectifs de "gouvernance collective" fixés dans la circulaire et qu'en plus il existait localement un plan de communication d'urgence et les entreprises adhéraient à la démarche de certification MASE (Manuel d'Assurance Sécurité Entreprise).

Cette argumentation a été retenue et prise en compte dans le règlement du PPRT, avec une modification appropriée de l'article I-1.6 pour intégrer les points organisationnels déjà en place à Port Jérôme.

6162 Le courrier du Maire de Notre-Dame-de-Gravenchon du 02/06/2010

Dans ce courrier, le Maire de Notre-Dame-de-Gravenchon souhaitait que l'usage des RD 110 et 173 soit maintenu.

Un compromis a été trouvé sous la forme d'une interdiction des véhicules en transit sur la RD 110, tout en maintenant la desserte locale et le transit des convois exceptionnels.

6163 Le courrier de la société CHARLES ANDRE du 13/07/2012

La société Charles André possédant sur la ZI des filiales SONOTRI, CGA LOGISTICS et LAVAQUEST, non classées SEVESO; précisait ne pas disposer de ressources de financement non directement productif pour la mise en place de mesures de protection sur le bâti.

Le problème posé par cette société a été en très en grande partie solutionné grâce à l'action de réduction des risques à la source opérée par la société LANXESS.

6164 Les courriers de la société SCORI des 18/12/2013 et 12/02/2014

Ces courriers indiquaient le caractère gênant de certaines contraintes du règlement et demandaient que soient autorisées en zone R les activités de traitement de déchets et de résidus d'hydrocarbures.

La liste des activités industrielles et similaires aux activités existantes a été complétée en ce qui concerne la partie traitement des résidus d'hydrocarbures (en

lien avec les activités génératrices du risque), mais pas l'activité traitement des déchets (non en lien direct).

6.2 Comment s'est déroulée la phase d'association?

621 Les réunions d'associations

Quatre réunions se sont tenues, réparties sur une période allant de 2010 à 2013 et sur le périmètre du PPRT, permettant à tous les habitants d'être informés.

Date réunion	Programme proposé au cours de la réunion
05/02/2010	Rappel de la démarche PPRT - Modalités d'élaboration du PPRT - Présentation des sites concernés - - premières cartes des aléas - idem pour les enjeux concernés - programme des investigations envisagées
22/09/2011	Point d'étape - analyse de la note du 10/06/2011 sur le "traitement des activités économiques" - présentation des résultats de l'étude EFECTIS concernant la "vulnérabilité du bâti" - les industriels présentent leurs projets concernant la "réduction des risques à la source"
27/09/2011	Présentation de l'impact positif des réductions des risques à la source sur les aléas présents - proposition des stratégies concernant le bâti existant et les infrastructures
04/07/2013	Présentation zonage réglementaire et des stratégies proposées pour chacune des zones et infrastructures

622 La consultation des POA

Les POA ont été consultés par courrier en date du 18/10/2013 sur la base du dossier intitulé "dossier POA - version octobre 2013".

Le tableau ci-dessous résume les résultats de la consultation réalisée:

POA	Date réponse	Nature de l'avis
SIRACED PC	24/10/2013 + note 17/12/2013	Pas d'observations particulières
SDIS 27	06/12/2013	Avis favorable sans réserve
RFF	09/12/2013	Avis favorable sans réserve
3 CVS	10/12/2013	Avis favorable sous réserve prise en compte des observations
Lillebonne	10/12/2013	Avis favorable sous réserve prise en compte des observations
Notre-Dame-de - Gravenchon	10/12/2013	Avis favorable sous réserve prise en compte des observations
Petiville	12/12/2013	Avis favorable sans réserve
Saint Jean de Folleville	12/12/2013	Avis favorable sous réserve prise en compte des observations
ESSO	13/12/2013	Avis favorable sous réserve prise en compte des observations
EXXON	13/12/2013	Avis favorable sous réserve prise en compte des observations
APDILE	15/12/2013	Avis favorable sous réserve prise en compte des observations

GPMR	16/12/2013	Avis favorable sous réserve prise en compte des observations
PRIMAGAZ	16/12/2013	Avis favorable sous réserve prise en compte des observations
LANXESS	18/12/2013	Avis favorable sous réserve prise en compte des observations
TERREOS	18/12/2013	Avis favorable sans réserve
AEPJR	18/12/2013	Avis favorable sous réserve prise en compte des observations

Faute de réponse sous 2 mois, les autres POA sont considérés comme avoir émis un avis réputé favorable.

623 L'avis de la CSS (Commission de Suivi de Site ex CLIC)

Cet avis a été recueilli par le sous-préfet du Havre lors de la réunion du CSS le 15/11/2013.

Le tableau ci-dessous reflète le vote pondéré du CSS:

Total membres	76	
Membres présents	41	
Votes POUR	33	432,58 points
Votes CONTRE	6	50,76 points
ABSTENTIONS	2	16,67 points

Le CSS a émis un vote favorable au projet de PPRT.

624 La prise en compte des observations émises par les POA

Toutes les remarques émises, au nombre de 118 ont été examinées par les services instructeurs (DREAL HN et DDTM 76).

Ils ont répondu à chacune des observations formulées par écrit en précisant que : *"les réserves qu'il était possible de lever en restant conforme au référentiel réglementaire avaient été prises en compte"*.

625 L'Analyse des remarques des POA

Afin de faciliter la lecture et juger des points qui revenaient le plus fréquemment, la commission d'enquête a listé les remarques par thèmes:

- Règlement (particulièrement art I-1. 6)
- Zones grisées
- Infrastructures RD 110
- Infrastructures autres: bac de Quillebeuf, RD 173 et 81
- Exactitude des données
- Aspects financiers
- Communication/sensibilisation

toutes les autres remarques concernant des libellés, des erreurs dans la reprise de textes etc. , ne sont pas reprises ci-dessous.

Les tableaux ci-après réalisés par la commission d'enquête dans le cadre de ses travaux préparatoires à l'enquête publique permet de faire un synthèse des sujets abordés et des suites données par les services instructeurs.

6251 Les remarques relatives au règlement (8)

Règles I-1.6	N° remarque	origine	nature	Prise en comp te	remarques
	4	3 CVS	Intégrer cet article dans le règlement	Oui	
	27	3 CVS	N'est pas la rédaction adoptée lors réunion du 29/20/2013	Oui	
	32	EMCS ER	N'est pas la rédaction adoptée lors réunion du 29/20/2013	Oui	
	33	EMCS ER	Les exigences de l'article ne doivent pas s'appliquer pour les activités sans fréquentation permanente	Oui	
	84	Primagaz	N'est pas la rédaction adoptée lors réunion du 29/20/2013	Oui	
	102	AEPJR	N'est pas la rédaction adoptée lors réunion du 29/20/2013	Oui	
Règlem ent autres	10	3 CVS	Le règlement est difficile à appliquer par les services urbanisme des communes, demande aide DDTM et DREAL	Oui	
	34	EMCS ER	Désaccord sur libellé art II-1.2	non	Texte maintenu tel que et justifié par la loi

6252 Les remarques relatives aux zones Grisées "G" (5)

Zones grisées	N° remarque	origine	nature	Prise en compte	remarques
	16	3 CVS	Expliciter la concertation DREAL/AEPJR	oui	Très long commentaire + addendum entre page s 10 et 11...
	35	EMCS ER	Les cartes jointes ne correspondent pas aux zones grisées définies sur la base du chapitre II-2 = emprise foncière	oui	Voir commentaires remarque 16
	36	EMCS ER	Modifier les cartes de zonage pour intégrer les nouveaux découpage des zones grisées	oui	Voir commentaires remarque 16
	85	Primagaz	Zone grisée de Primagaz correspond au limites foncières de son installation...	Oui mais...	Voir commentaires remarque 16
	97	Lanxess	Demande que toute l'emprise foncière soit grisée y compris la parcelle Cofely	non	Voir commentaires remarque 16

6253 Les remarques relatives aux infrastructures

En ce qui concerne la RD 110 (15):

RD 110	N° remarque	origine	nature	Prise en compte	remarques
	1	Siraced PC	Nécessité convention avec Exxon	Oui	
	8	CVS	Devenir du trafic et report sur RD 173	oui	En discussion
	30	St Jean	Demande analyse globale transferts des flux à l'échelle de la zone	Oui	
	38	EMCS ER	Barrières sur RD 110 (intervention et entretien) devront faire l'objet d'une convention et d'une revue juridique	Oui	
	39	EMCS ER	Financement barrières pas par CG 76, amis par exploitant	Oui	
	53	EMCS ER	Exxon ne peut pas prendre responsabilité d'une action sur le domaine public (fermeture barrières)	Oui	
	54	EMCS ER	Phrase sur le "déclenchement des équipements" à supprimer	Oui	
	68	APDILE	Penser à qui sera le gestionnaire	Oui	
	69	APDILE	Du fait de fermeture RD110, aménagement déplacements "doux" à prévoir sur RD 173 et 81	Oui Oui	
	107	SDIS 76	Faciliter accès des secours en cas de situation d'urgence malgré barrières	Oui	
	108	CG 76	Souhaite le déclassement de la RD 110 au profit de CVS	Oui	Hors PPRT en cours discussion
	109	CG 76	Le devis de 155 000 euros n'intègre pas barrières et signalisation "risque"	Oui	
	110	CG 76	Incohérence sur le fait que la signalisation "risque" et les barrières seraient à la charge du département	Oui	
	111	CG 76	Les délais de réalisation n'ont fait l'objet d'aucun échange , ni concertation avec mes services	Oui	Les délais vont de 1 à 5 ans suivant les sujets
	114	CHSCT Esso	La mise en voie privée de la RD 110 ne ferait qu'aggraver le flux de circulation sur les autres axes	Oui	

En ce qui concerne les RD 173/81 (7) et bac de Quillebeuf (2)

RD 173 - 81 et autres	N° remarque	origine	nature	Prise en compte	remarques
	6	3 CVS	Autoriser en zone rouge les infrastructures nécessaires à la desserte d'activités susceptibles d'être accueillies dans la zone	Oui	
	25	Exxon	le paragraphe article IV-2.2.4 (page 47) ne couvre pas toutes les voiries impactées par la zone bleue	Oui	

	42	EMCS ER	Autoriser en zone rouge les infrastructures nécessaires à la desserte d'activités susceptibles d'être accueillies dans la zone	Oui	
	67	APDILE	Autoriser en zone rouge les infrastructures nécessaires à la desserte d'activités susceptibles d'être accueillies dans la zone	Oui	
	71	GPMR	Dans le règlement, prendre en compte les futures dessertes des zones et en particulier Port Jérôme 3	Oui	
	98	Lanxess	Signale ne pas pouvoir supporter des conséquences financières éventuelles suite à contraintes techniques supplémentaires dues au report du trafic sur la RD 173	Oui	
	112	CG 76	Il ne faudrait pas que le PPRT s'oppose à la réalisation de modes "doux" sur la RD 81	Oui	
Bac de Quillebeuf	7	3 CVS	Proposer des zones de stationnement alternatives suite au gel du parking côté réservoirs Esso	Oui	Pas en lien direct avec PPRT
	115	CHSCT Esso	Non prise en compte de la zone d'attente du bac	Oui	

6254 Les remarques relatives à l'exactitude des données (13)

Exactitudes des données (doses, exposition...), cartes et autres	N° remarque	origine	nature	Prise en compte	remarques
	11	3 CVS	S'assurer des données: intensité, doses	Oui	Conformité vérifiée par DREAL
	24	EMCS ER	Erreur sur la suppression	Oui	
	31	EMCS ER	Remplacer "culture du risque" par "culture de sécurité et prévention des risques"	Oui	
	37	EMCS ER	Impossible vérifier exactitude des scénarios et phénomènes repris - demande que DREAL confirme exactitude des données	Oui	Conformité vérifiée par DREAL
	49	EMCS ER	Qui valide les calcul Att pour toxique?	Oui	
	54	EMCS ER	La notion de plateforme Port Jérôme n'existe pas	Oui	
	60	EMCS ER	Remplacer "culture du risque" par "culture de sécurité et prévention des risques"	Oui	
	64	EMCS ER	Entrée des données dans logiciel SIGEALA "de nombreuses erreurs on pu se glisser et à plusieurs reprises , les exploitants ont	Oui	Conformité vérifiée par DREAL

			alerté les services instructeurs..."		
	90	Primagaz	Chapitre II-5 il manque exposition possible à des effets thermiques continus	Oui	
	99	Lanxess	N'a pas pu s'assurer que les dernières révisions des scénarii ont été intégrées au logiciel SIGEALA		Conformité vérifiée par DREAL
	103	AEPJR	Remplacer "culture du risque" par "culture de sécurité et prévention des risques"	Oui	
	113	CHSCT Esso	"réduction considérable des zones d'aléas qui ont pour effet de sortir <u>miraculeusement</u> la commune de Quillebeuf et une partie de NDG"	Oui	
	114	CHSCT Esso	Non prise en compte des effets dominos	Oui	

6255 Les remarques relatives aux aspects financiers (5)

Aspects financiers	N° remarque	Origine	nature	Prise en compte	remarques
	3	3 CVS	Regrette que la Loi ne prévoie pas d'aide financière aux riverains pour les travaux recommandés	Oui	Services instructeurs conscients situation apporteront aide nécessaire
	5	3 CVS	En ce qui concerne le financement des mesures foncières...définir la part revenant aux collectivités	Oui	Travail commencé
	12	3 CVS	Souhaite bénéficier du programme PARI (programme d'accompagnement aux risques industriels)	Non	Applicables aux prescriptions qui sont inexistantes dans le présent PPRT
	117	CHSCT Esso	"Chantage à l'emploi" pour minimiser la contribution financière de l'entreprise	Oui	Jamais évoqué en CLIC
	118	CHSCT Esso	Le PPRT n'a pas pris en compte la protection des populations environnantes, en se contentant d'une application des textes au strict minimum"	Oui	

6256 Les remarques relatives à la communication (3)

Communication	N° remarque	Origine	nature	Prise en compte	remarques
	2	SDIS 27	Informar les populations sur les risques et les précautions à prendre	Oui	
	9	3 CVS	Etablir un calendrier des consultations du public ...les réunions publiques doivent être adaptées	Oui	
	62	EMCS/ER	Regrette que le plan de communication d'urgence ne soit pas mentionné au titre 1 page 13	Oui	

La commission d'enquête a noté que les services instructeurs résumaient la prise en compte de certaines remarques comme suit:

a/EXXONMOBIL et ESSO Raffinage

Les remarques 31 à 66 (36 remarques) sont prises en compte, à l'exception de la remarque 35 (zone grisée) qui n'a été que partiellement prise en compte, car nécessiterait une modification du document PPRT (explications données longuement aux pages 9,10 et 11).

b/LANXESS ELASTOMERES

L'ensemble des remarques (4) est pris en compte excepté la remarque 97 relative aux zones grisées.

c/PRIMAGAZ

à l'exception de la remarque 93 (préciser que les industries devront être compatibles avec les risques existants afin de ne pas remettre en cause l'acceptabilité des industries déjà en place), dont la prise en compte est rendue impossible par la Loi, l'ensemble des remarques (24) est pris en compte.

d/3 CVS - Lillebonne* et Notre-Dame-de-Gravenchon*

L'avis de la CVS est réputé favorable dès lors qu'il est procédé aux modifications souhaitées par les remarques 3 à 11; à l'exception de la remarque 3 dont la prise en compte est rendue impossible par la Loi, les autres remarques sont prises en compte.

* le dossier dit que les remarques émises par les communes de Lillebonne et NDG sont identiques à celles de 3CVS.

626 les conclusions relatives à la phase de concertation publique

Le dossier porté à l'enquête publique fait état d'une absence d'observations du public sur les supports mis à sa disposition pendant cette période.

Il montre que dans la mesure du possible, des réponses ont été apportées: aux remarques des POA, aux questions posées lors des réunions, aux lettres adressées; dès lors que celles-ci "n'étaient pas incompatibles avec la loi" selon les précisions apportées par les services instructeurs.

D'autre part, les services instructeurs indiquent qu'il n'y a pas de modifications importantes du projet sur le fond suite à concertation avec la population et que les adaptations apportées entre la version "octobre 2013" (dite version POA) et la version "avril 2014" l'ont été pour clarifier et faciliter la bonne lecture des documents (voir document remis par les services instructeurs à la commission le 27/05/2014 et les justifications apportées par eux dans le mémoire en réponse). Ce qui a été vivement contesté par les observations déposées au cours de l'enquête publique par les industriels membres de l'AEPJR et les collectivités locales.

En résumé:

Au vu de tous les éléments présentés, particulièrement la pièce n° 11 du dossier d'enquête publique unique "Bilan de la concertation préalable à l'enquête publique" qui comprend un descriptif détaillé de:

- l'élaboration du projet de PPRT;
- du déroulement de la phase d'association;
- des modalités de consultation des POA (liste des POA incluse);
- de la prise en compte des observations formulés sur le projet de PPRT lors de la consultation des POA;
- du déroulement de la phase de concertation;
- la prise en compte des courriers communiqués lors de la procédure d'élaboration du PPRT;

ainsi que des annexes regroupant:

- l'ensemble des arrêtés préfectoraux et inter-préfectoraux émis;
- les comptes-rendus de réunion des POA;
- les comptes-rendus de CLIC et CSS;
- les comptes-rendus de réunions;
- l'intégralité des avis émis par les POA.

Si au plan réglementaire, la commission d'enquête estime que la concertation publique a été correctement menée, dans le respect des règles fixées par l'article R 515-40 du code de l'environnement :

" L'élaboration d'un plan de prévention des risques technologiques est prescrite par un arrêté du préfet qui détermine:

... 4° La liste des personnes et organismes associés définie conformément aux dispositions de l'article [L. 515-22](#), ainsi que les modalités de leur association à l'élaboration du projet... II.-L'arrêté fixe également les modalités de la concertation avec les habitants, les associations locales et les autres personnes intéressées. Les dispositions correspondantes de l'arrêté préfectoral doivent être soumises préalablement au conseil municipal de chaque commune dont tout ou partie du territoire est compris dans le périmètre du plan. L'avis du conseil municipal est réputé émis à défaut de réponse dans le mois qui suit la saisine. Le bilan de la concertation est communiqué aux personnes associées et rendu public dans des conditions que l'arrêté détermine... III.-Lorsque le périmètre d'étude du

plan de prévention des risques technologiques s'étend sur plusieurs départements, les arrêtés prévus à la présente sous-section sont pris conjointement par les préfets de ces départements. Le préfet du département le plus exposé est chargé de conduire la procédure." (extraits) et à l'article 4 de l'arrêté inter-préfectoral du 29 mai 2009;

elle est amenée à constater que les changements unilatéraux apportés dans le texte du règlement soumis à enquête en avril 2014, divergeant de celui validé par les POA en octobre 2013; laissent penser aux parties prenantes que la concertation, menée à bien pendant une très longue période de temps, soit environ cinq années; a été malmenée pendant les derniers mois précédant l'enquête publique, ce qui est dommageable et préjudiciable au niveau de l'image du travail collectif réalisé et accepté par tous.

Comme le précise la commission dans ses commentaires au chapitre 15:

"Bien qu'il y ait eu une volonté évidente de concertation depuis le début du projet de PPRT, la commission ne peut que regretter que celle-ci n'ait pas été étendue à tous les points et notamment ceux listés en pages 25 à 27 du document bilan de la concertation publique".

Chapitre 7 Le règlement du PPRT et ses conséquences

Le règlement du PPRT de Port Jérôme est un document de 61 pages dont l'objectif est de définir les règles générales et particulières applicables aux sept zones du PPRT.

Le document est complet et la version validée par les POA (version octobre 2013) résultait à priori d'un travail collaboratif entre les différentes parties concernées par son application pratique.

La commission a néanmoins été amenée à constater un certain nombre de controverses le concernant.

Comme le disent: la 3CVS, les communes de Notre-Dame-de-Gravenchon, Lillebonne et Petiville, l'AEPJR et les industriels:

" le dossier de l'enquête publique a été modifié par rapport au dossier soumis à la consultation des personnes et organismes associés (POA) d'octobre à décembre 2013.

Si certaines de ces modifications répondent aux remarques présentées et sont pleinement légitimes et appréciées, d'autres relèvent de modifications unilatérales des services de l'Etat."

En effet, la version d'octobre 2013 qui était l'aboutissement de plusieurs mois d'association et de concertation, réunissant les services de l'Etat, les collectivités, les industriels et les associations locales (dont 25 réunions spécifiques services instructeurs/industriels sur le sujet zones grisées) a subi un certain nombre de modifications, certaines allant au-delà des demandes des POA et d'autres n'ayant jamais été évoquées auparavant.

La version de règlement portée à l'enquête publique est globalement considérée

comme apportant beaucoup de contraintes et étant anti économique (voir le point zone grisée "g" porteur de très nombreux observations).

Il est également jugé complexe à appliquer pour des non initiés, susceptible d'interprétations, alors qu'il devrait être à la portée des différents utilisateurs. Comme cela a été précisé à plusieurs reprises au cours de l'enquête publique, les services de l'Etat et les collectivités locales devront prendre un certain nombre de mesures organisationnelles pour apporter aide et conseils pratiques.

7.1 Les dispositions générales contenues dans le règlement de PPRT

Cette partie du règlement (titre I) définit:

- le champ d'application: il s'agit des établissements industriels et des communes concernés;
- l'objet du PPRT: c'est un outil réglementaire de prévention destiné à limiter les conséquences des accidents susceptibles de survenir dans un établissement industriel sur les personnes;
- les moyens possibles pour réduire les conséquences d'un accident : la réduction des risques à la source et l'action sur l'urbanisation actuelle et future;
- les principes de réglementation retenus : sept zones allant de "gris" à "vert"
- que le PPRT vaudra servitude d'utilité publique , qu'il sera porté à la connaissance des maires concernés et qu'il devra être annexé par arrêté municipal aux documents d'urbanisme de chaque commune, et enfin qu'il sera opposable à toute personne publique ou privée;
- l'article I-1.5 fixe les conditions de révision et abrogation du dit règlement
- pour sa part l'article I-1.6 revêt une importance capitale (cité de nombreuses fois par les divers interlocuteurs de la commission d'enquête), car il définit les spécificités de la zone industrielle de port Jérôme : zone industrielle cohérente pour maintenir et développer une activité industrielle cohérente - mise en avant d'une culture industrielle du risque - définition des établissements et activités pouvant y être "intégrés" et des conditions d'intégration - les opérations collectives
- le PMA-AE (plan de mise à l'abri - activités économiques).

7.2 La réglementation applicable aux nouveaux projets ou aux projets d'extension

Les dispositions applicables à toutes les zones, projets "nouveaux" et projets sur "l'existant" sont développées dans le titre II du règlement.

Le tableau ci-après résume pour chaque zone les éléments essentiels à retenir:

Zone	Type d'exposition	Dispositions applicables dans la zone	commentaires
Grise "G"	du personnel aux effets des phénomènes dangereux	<ul style="list-style-type: none"> - "Pour le cas du PPRT de la zone industrielle de Port Jérôme, il a été retenu à la fois les limites physiques des installations générant les risques et les clôtures ceinturant les installations" * - l'article II-2-1 fixe les dispositions régissant les nouveaux projets ** - l'article II-2.2 fixe les dispositions régissant les projets sur les biens et activités existants ** <p>** à noter: les conditions d'utilisation ou d'exploitation des Installations Classées sont fixées dans les Arrêtés Préfectoraux d'autorisation d'exploiter et de prescriptions complémentaires pris au titre de la législation en vigueur.</p>	Plusieurs opportunités offertes par circulaire d'application(juin 2012) * sujet de polémique AEPJR/DREAL-DDTM
Rouge foncé (R et R+L)	Exposition aux aléas thermiques, toxiques et surpression Très fort Plus (TF+) et/ou Très fort (TF) ou phénomènes dangereux à cinétique lente	<ul style="list-style-type: none"> - l'article II-3-1 fixe les dispositions régissant les nouveaux projets ** - l'article II-3.2 fixe les dispositions régissant les projets sur les biens et activités existants ** <p>** à noter: les conditions d'utilisation ou d'exploitation des Installations Classées sont fixées dans les Arrêtés Préfectoraux d'autorisation d'exploiter et de prescriptions complémentaires pris au titre de la législation en vigueur.</p>	
Rouge clair(r et r+L)	Exposition aux aléas thermiques de niveau Fort plus (F+) , aux aléas toxiques de niveaux compris entre Fort et moyen plus (F et M+) et aux aléas surpression de niveaux compris entre moyen plus et faible (M+ et Fai) et/ou aux phénomènes dangereux dont la cinétique est lente.	<ul style="list-style-type: none"> - l'article II-4-1 fixe les dispositions régissant les nouveaux projets ** - l'article II-4.2 fixe les dispositions régissant les projets sur les biens et activités existants ** <p>** à noter: les conditions d'utilisation ou d'exploitation des Installations Classées sont fixées dans les Arrêtés Préfectoraux d'autorisation d'exploiter et de prescriptions complémentaires pris au titre de la législation en vigueur.</p>	
Bleu foncé (B et B+L)	Exposition pour partie : <ul style="list-style-type: none"> - surpression faible (Fai) à Moyen plus (M+) intensité entre 20 et 140 mbar - thermique faible (Fai) et moyen plus (M+) entre 600 et 1800 KW/m² - toxique niveau faible (Fai) à moyen plus (M+) ou phénomènes dangereux à cinétique lente 	<ul style="list-style-type: none"> - l'article II-5-1 fixe les dispositions régissant les nouveaux projets ** - l'article II-5.2 fixe les dispositions régissant les projets sur les biens et activités existants ** <p>** à noter: les conditions d'utilisation ou d'exploitation des Installations Classées sont fixées dans les Arrêtés Préfectoraux d'autorisation d'exploiter et de prescriptions complémentaires pris au titre de la législation en vigueur.</p>	

Bleu clair (b et b+L)	Exposition pour partie: - surpression niveau faible (Fai) intensité entre 20 et 50 mbar - thermique niveau faible (Fai) à moyen (M) intensité entre 600 et 1000 KW/m ² - toxique niveau faible (Fai)	- l'article II-6-1 fixe les dispositions régissant les nouveaux projets * - l'article II-6.2 fixe les dispositions régissant les projets sur les biens et activités existants * Toutes les constructions, ouvrages, installations et infrastructures sont maintenus et exploités de manière à satisfaire en permanence, aux objectifs de performance fixés au II-6.1.2	
Verte (v+L" et L)	Exposition à des phénomènes dangereux à cinétique lente, ainsi qu'à l'aléa toxique de niveau faible (Fai) en "V+L"	- l'article II-7-1 fixe les dispositions régissant les nouveaux projets - l'article II-6.2 fixe les dispositions régissant les projets sur les biens et activités existants	
Verte (V)	Exposition exclusive à l'aléa toxique de niveau faible (Fai) en "V2" et thermique de niveau faible (Fai) en "V1"	- l'article II-8-1 fixe les dispositions régissant les nouveaux projets - l'article II-8.2 fixe les dispositions régissant les projets sur les biens et activités existants	

7.3 Les mesures foncières

Le titre III du règlement définit les mesures foncières, la commission d'enquête a retenu que:

- le droit de préemption concerne les six communes et peut toucher les projets de constructions nouvelles ou les extensions;
- qu'aucun secteur du PPRT n'est envisagé comme devant faire l'objet de l'instauration d'un droit de délaissement;
- que le secteur répertorié Ex01 (garage DUTOT) est référencé comme devant faire l'objet d'une mesure d'expropriation, en raison de l'existence de risques importants d'accident à cinétique rapide présentant un danger très grave pour la vie humaine.

7.4 Les mesures de protection des populations

Le titre IV du règlement définit les mesures de protection des populations, cette partie définit:

- les plafonds des coûts envisageables pour les prescriptions concernant le bâti
- les prescriptions applicables dans les zones rouge (foncé et clair) et bleu (foncé et clair)
- les travaux sont réalisés par le propriétaire du bien et permettent de renforcer la protection des occupants contre les effets thermiques, toxiques et surpression.

7.5 Les mesures relatives à l'utilisation et à l'exploitation

Le tableau ci-dessous résume les différentes mesures retenues en fonction des zones:

Zone	Mesures concernant activités de la zone	TMD (transport de matières dangereuses)	Modes doux	Infrastructures routières
Rouge foncé "R et R+L" et clair (r et r+L)	PMA-AE	Circulation et stationnement interdits sauf activité nécessaire à la ZI	<ul style="list-style-type: none"> - circulation interdite sur RD 110 entre les giratoires entrée/sortie de ZI (sauf accès aux entreprises) - mise en place sur RD 173 et 81 de mesures pour permettre circulation piétons et cycles en sécurité (au plus tôt et 5 ans au plus tard) + stationnement interdit sur accotements 	RD110 <ul style="list-style-type: none"> - circulation autorisée uniquement pour accès aux entreprises et convois exceptionnels > 70t en transit - mise en place panneaux de police (délai 2 ans) - signalisation directionnelle - signalisation risque technologique présent (délai 1 an) - mise en place de barrières interdisant accès en cas d'accident - stationnement interdit sur parking situé à proximité bac de Quillebeuf
Bleu foncé (B et B+L)	PMA-AE	Circulation et stationnement interdits sauf activité nécessaire à la ZI	<ul style="list-style-type: none"> - circulation interdite sur RD 110 entre les giratoires entrée/sortie de ZI (sauf accès aux entreprises) - mise en place sur RD 173 et 81 de mesures pour permettre circulation piétons et cycles en sécurité (au plus tôt et 5 ans au plus tard) + stationnement interdit sur accotements 	RD110 <ul style="list-style-type: none"> - circulation autorisée uniquement pour accès aux entreprises et convois exceptionnels > 70t en transit - mise en place panneaux de police (délai 2 ans) - signalisation directionnelle - signalisation risque technologique présent (délai 1 an) - mise en place de barrières interdisant accès en cas d'accident - stationnement interdit sur parking situé à proximité bac de Quillebeuf
Bleu clair (b et b+L)	Toutes les constructions et ouvrages sont maintenus et exploités de manière à protéger les personnes contre les effets auxquels elles sont exposées	Circulation autorisée, mais stationnement interdit, sauf nécessités d'approvisionnement locales	Information dans toutes les IOP : présence risque technologique et consignes à appliquer (délai 1 an)	<ul style="list-style-type: none"> - mise en place sur RD 173 et 81 de mesures pour permettre circulation piétons et cycles en sécurité (au plus tôt et 5 ans au plus tard) + stationnement interdit sur accotements

7.6 Les servitudes d'utilité publique/SUP

Il y a déjà des servitudes d'utilité publique en place sur les six communes de la

zone industrielle, elles portent sur l'utilisation du sol, interdisant ou limitant le droit d'implanter certaines constructions ou de réaliser certains aménagements. Le PPRT vaudra lui-même SUP (L 515-23 CE) sans abroger les SUP déjà existantes sauf "doublons".

Le règlement PPRT sera porté à la connaissance des maires de la zone et devra être annexé aux documents d'urbanisme sous un délai de 3 mois (L 126-1 CU).

7.7 Les annexes du règlement

Au nombre de douze, on y trouve entre autres:

- un définition des locaux de confinement ou de mise à l'abri;
- un glossaire détaillé des différents acronymes utilisés;
- des cartes aléas, intensité des effets, effets combinés.

7.8 Les observations concernant le règlement

La commission a pu constater en réalisant une comparaison informatique entre la version de règlement soumise au POA (octobre 2013) et la version soumise à l'enquête publique (avril 2014), qu'il existe de nombreuses différences entre eux (évaluées à 82).

C'est cette différence importante portant sur des articles traitant de points essentiels du PPRT, tels que zone grisées, sous-traitance...ou sur des points de détail (42 dans le mémoire LANXESS) qui a fait polémique pendant la durée de l'enquête publique.

En effet, pas moins de 24 observations, propositions et contrepropositions sont directement liées au à la différence entre les versions de règlements et souvent libellées comme " *modifications faites unilatéralement par l'administration en laissant croire qu'elles ont fait l'objet d'une concertation* ".

Les services instructeurs ont reconnu ce point dans le mémoire en réponse et expliquent que:

"Toutes les modifications qui ne découlent pas de la consultation des POA sont listées, en toute transparence, en page 25 à 27 du bilan de la concertation.

Il est même indiqué que ces modifications sont à la seule initiative des services de l'Etat, les POA n'avaient en effet pas fait de remarques ou de demande particulière sur ces points.

Par soucis de transparence et d'explication, la note jointe au présent mémoire reprend l'ensemble des points modifiés et leur explication.

Il s'avère que les services de l'Etat souhaitaient améliorer la lecture et la compréhension des documents et aucunement en changer le sens ou modifier de manière substantielle le règlement".

Bien qu'il y ait eu une volonté évidente de concertation depuis le début du projet de PPRT, la commission ne peut que regretter que celle-ci n'ait pas été étendue à tous les points et notamment ceux listés en pages 25 à 27 du document bilan de la

concertation publique, comme cela est précisé dans les commentaires au chapitre 15 du présent rapport.

Chapitre 8 L'organisation de l'enquête publique unique

8.1 La désignation de la commission d'enquête

La commission d'enquête publique a été désignée par une ordonnance de Monsieur le Vice Président du tribunal Administratif de ROUEN en date du 13 février 2004 sous la référence d'affaire n° E14000015/76.

Cette ordonnance a été complétée par une "décision complémentaire" en date du 18 mars 2014 étendant le champ de l'enquête publique à une enquête unique concernant: le projet de Plan de Prévention des risques technologiques de Port-Jérôme, la déclaration d'utilité publique et l'enquête parcellaire, conformément à l'article L 123-6 du Code de l'environnement.

La composition de la commission d'enquête est définie au paragraphe 1.1 du présent rapport.

8.2 La concertation avec le service prescripteur

La commission d'enquête a été étroitement associée à l'organisation de la présente enquête publique.

Une réunion de travail relative à l'organisation de l'enquête publique s'est tenue le 27/02/2014 à 10h00 dans les locaux de la Préfecture de Seine Maritime.

Etaient présents:

Pour la Préfecture Mme RESTENCOURT et Mr LEFEVRE

Pour la Commission d'enquête JL.LAINE, M.MARTINEZ et B.RINGOT commissaires enquêteurs titulaires et M.NEDELLEC commissaire enquêteur suppléant.

Les points suivants ont été à l'ordre du jour :

- fixation des dates et de la durée de l'enquête publique: du 14/04 au 21/05 soit 38 jours pour tenir compte des 4 jours fériés;
 - fixation du siège de l'enquête publique à la mairie de Notre-Dame-de-Gravenchon;
 - fixation du calendrier des permanences: le calendrier des permanences a été fixé, il a été retenu dix permanences comme proposé par la commission, réparties comme suit: trois dans chacune des deux grandes communes (Lillebonne et Notre Dame de Gravenchon) et une dans les autres communes;
- Des permanences ont été organisées le samedi matin et à des horaires décalés en soirée pour permettre une plage d'accès plus large au public*;
- bilan des modalités retenues pour l'information du public: insertions dans la presse locale et régionale, affichage publique, sites internet.

Il a été convenu que le projet d'avis d'enquête publique et le projet d'arrêté inter-préfectoral d'organisation d'enquête seraient soumis à une validation préalable de la commission.

Le dossier définitif n'étant pas prêt à la date , un exemplaire papier du dossier remis dans le cadre de la consultation des POA a été remis au président de la

commission d'enquête.

La version électronique disponible sur le site SPPPI info/PPRT de Port Jérôme étant la même version.

Le compte rendu détaillé de cette réunion est annexé au présent rapport.

* A l'issue de la réunion , les membres de la commission d'enquête ont fixé la répartition des permanences entre eux, il a été convenu que les permanences d'ouverture et de clôture seraient assurées conjointement par l'ensemble des membres de la commission.

Ils ont également pris la décision d'associer M.NEDELLEC, commissaire enquêteur suppléant en tant qu'auditeur libre, à titre de formation lors de certaines permanences (après avis du Tribunal Administratif et du Président de la Compagnie Régionale des Commissaires Enquêteurs de Haute Normandie).

8.3 Une enquête unique en application de l' article L. 123-6 du Code de l'environnement

"Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête unique régie par le présent chapitre, dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête.

Dans ce cas, le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du projet, plan ou programme..."

8.4 La visite des lieux

La commission d'enquête ayant exprimé son souhait de réaliser une visite détaillée des lieux, celle-ci a été organisée conjointement par la DREAL HN et la DDTM76. Elle a été réalisée le mercredi après midi 19 mars 2014.

Etaient présents l'ensemble des membres de la commission d'enquête, guidés par Madame N.VISTE pour la DREAL HN et Messieurs A.REVEL et G.MACE pour la DDTM 76.

Elle a permis aux membres de la commission de mieux appréhender les différentes dimensions du dossier:

a/les enjeux d'urbanisme, avec un arrêt dans le quartier situé près de la mairie de Notre-Dame-de-Gravenchon et au garage DUTOT, concerné par une procédure d'expropriation pour DUP;

b/les enjeux industriels, avec plusieurs arrêts à proximité des points suivants:

- EMCF/ERSAS porte S;
- EMCF/ERSAS et AIR LIQUIDE;
- PRIMAGAZ;
- LANXESS Elastomères.

c/les enjeux liés aux infrastructures routières: RD 110, RD 173 et RD 81 et fluviale avec le bac de Quillebeuf.

8.5 Les vérifications réalisées

La commission d'enquête a vérifié auprès des six mairies concernées:

- qu'elles avaient bien reçu les avis d'enquête à afficher, les dossiers et les registres d'enquête publique (courriel du 28/03/2014)
- qu'elles avaient bien affiché les avis d'enquête publique au minimum quinze jours avant le début de l'enquête publique (courriel du 28/03/2014)

Et que l'adresse courriel portée sur l'avis d'enquête permettant au public de déposer des observations au siège de l'enquête était bien opérationnelle (contrôle en situation du 28/03/2014)

8.6 L'ouverture des registres d'enquête

Les registres d'enquête publique ont été paraphés par les membres de la commission d'enquête lors de la réunion avec les services de l'Etat le 27/02/2014. Ils ont été transmis aux six mairies concernées par les services de la Préfecture et ouverts par chacun des maires avant la date d'ouverture de l'enquête publique sous le contrôle du président de la commission d'enquête.

8.7 Les mesures de publicité

Les mesures de publicité concernant cette enquête publique ont été nombreuses et variées.

871 Les mesures pré-enquête

8711 L'information en continu sur le site Spinfos.fr

Tout au long de la procédure le site www.spinfos.fr du SPPPI a publié les arrêtés préfectoraux, la cartographie des aléas, les compte rendus de réunions, le dossier d'enquête remis aux POA, le bilan de la concertation publique et enfin l'ensemble du dossier porté à enquête publique.

8712 L'annonce de l'enquête publique et la publication de l'avis d'enquête

L'enquête publique a été annoncée et l'avis d'enquête publié sur les sites internet suivants:

- Site spinfos.fr du SPPPI
- Site de la Préfecture de Seine Maritime
- Site de la Préfecture de l'Eure
- sites CCI REZO et MEREZO
- Site de la Communauté de Communes Caux Vallée de seine
- Site des communes de Lillebonne, Notre-Dame-de-Gravenchon, Saint-Jean-de-Folleville.

Elle a également été annoncée par voie de presse dans les journaux locaux et régionaux suivants à deux reprises, une première fois, au minimum quinze jours avant le début de l'enquête:

- le 25/04/2014 dans l'Eveil de Pont-Audemer

- le 26/04/2014 dans le Paris Normandie édition de l'Eure
- le 27/04/2014 dans le Havre Libre
- le 28/04/2014 dans le Courrier Cauchois

Des correctifs ont été publiés la semaine suivante dans l'ensemble des dits journaux suite à une erreur de transcription de date d'une des permanences tenue par la commission d'enquête (le mardi 06/05 au lieu du mercredi 06/05 à Lillebonne); une seconde fois au cours de huit premiers jours de l'enquête:

- le 15/04/2014 dans le Paris Normandie édition de l'Eure, le Havre Libre et l'Eveil de Pont-Audemer;
- le 18/04/2014 dans le Courrier Cauchois.

Un affichage public a été réalisé dans les différentes mairies concernées par le projet à l'aide des affiches sur fond jaune fournies par la Préfecture, au minimum 15 jours avant le début de l'enquête publique.

Un contrôle du bon affichage a été réalisé par un membre de la commission d'enquête le 14/04/2014 matin.

18 points d'affichage ont été réalisés, répartis comme suit:

Commune	Date d'affichage	Nombre d'affiches
Lillebonne	28/03	11
Notre-Dame-de-Gravenchon	28/03	3
Quillebeuf	28/03	1
Petiville	31/03	1
Saint-Aubin-sur-Quillebeuf	25/03	1
Saint-Jean-de-Folleville	24/03	1

8713 Le contrôle du maintien en état de l'affichage pendant la durée de l'enquête publique

Ce contrôle a été réalisé par un des membres de la commission d'enquête le 13/05/2014.

Il a permis de noter que:

- l'affichage réalisé au niveau des mairies était maintenu en bon état général;
- que les affichages complémentaires (non réglementaires) avait été dégradés par endroits , mais que cela ne portait pas atteinte aux mesures de publicité retenues compte tenu du grand nombre de points d'affichage réalisés.

8714 Les autres moyens

La communes de Notre-Dame-de -Gravenchon a complété l'information du public

via le réseau Twitter et un affichage lumineux sur les panneaux dynamiques de la commune.

872 Les mesures en cours d'enquête publique

8721 l'information sur le site Spinfos.fr

Le site a été mis à jour le 16 avril 2014 pour annoncer la réunion publique du 05 mai 2014.

8722 L'annonce de la réunion publique

De nombreux moyens ont été utilisés pour annoncer la réunion publique:

- Un courrier individuel adressé par la Préfecture de Seine Maritime aux maires concernés daté du 22 avril 2014;
- Un communiqué de presse, émanant de la Préfecture de Seine Maritime, daté du 22 avril 2014;
- Un affichage dans chacune des mairies concernées réalisé à partir des affiches fournies par la Préfecture;
- Un affichage également sur les sites internet des Préfectures de Seine Maritime et de l'Eure à compter du 22 avril 2014;
- Un affichage sur le site internet de la 3CVS, ainsi que sur les sites des communes de Lillebonne, Notre-Dame-de-Gravenchon et Saint-Jean-de-Folleville;
- Un courrier d'invitation adressé aux Associations à la demande de la commission d'enquête par la 3CVS;
- Un avis de réunion publique a été publié dans la presse locale et régionale:
 - . 24 avril 2014 dans le Havre Libre et le Paris Normandie édition de l'Eure;
 - . 25 avril 2014 dans courrier Cauchois;
 - . 29 avril 2014 dans l'Eveil de Pont-Audemer;

Un rectificatif a été publié dans les éditions suivantes suite à une erreur de libellé relative à l'adresse de la salle de réunion (rue Mandor remplacé par Rue Maridor);

- Enfin, un reportage réalisé par FR3 Normandie a été diffusé le 15 avril 2014, celui-ci a rappelé l'enquête en cours, la possibilité pour le public de déposer des observations par différents moyens et a enfin rappelé la réunion publique du 05 mai 2014.

8.8 Les auditions de la commission d'enquête

881 Audition de la 3CVS (Communauté de Commune Caux Vallée de Seine)

La réunion s'est déroulée le 19/03/2014 dans les locaux de la Maison de l'intercommunalité à Lillebonne de 14h00 à 16h00.

Etaient présents au titre de la 3CVS : M. WEISS (président), Mme PENEZ, M. GUEGUADEN et COURTIER.

L'objectif de cette réunion était de recueillir l'avis des représentants de 3CVS sur certains aspects du PPRT, sur la démarche suivie et sur les points nécessitant une attention particulière, compte tenu du fait que les élus sont des acteurs majeurs de la zone.

Les questions de la commission d'enquête ont porté sur les points suivants:

- les enjeux spécifiques de la zone industrielle de Port Jérôme : les zones grisées des industries SEVESO, les impacts sur les infrastructures routières et fluviale, les impacts sur l'urbanisation, les ERP (Etablissements Recevant du Public) , les terres agricoles...
 - la politique de prévention des industriels sur la zone : perception de la démarche de fédération réalisée par l'AEPJR, actions de réduction du risque à la source menée par les industriels?
 - l'information du public, des associations : jugement sur action du CLIC/CSS, bilan des DICRIM, les réunions avec les associations
 - l'organisation des secours sur la zone: POI/PPI, les moyens du SDIS, l'alerte des populations, les exercices périodiques
 - la stratégie de renforcement de l'habitat: les mesures proposées concernant les habitations soumises à aléas faibles vous paraissent-elles adaptées et faciles à mettre en œuvre?
- Le règlement du PPRT et les recommandations vous paraissent-ils adaptés , compréhensibles et faciles à mettre en œuvre?
- la concertation avec le public: Il y a eu trois réunions publiques concernant ce projet vous semblerait-il opportun d'en refaire une maintenant en cours d'enquête publique?
- Un compte rendu détaillé de cette réunion est joint en annexe du présent rapport.

882 Première audition de l'AEPJR

La réunion initialement programmée le vendredi 28/03/2014 s'est déroulée le 22/03/2014, de 09h00 à 12h30 dans les locaux de la société EMCS à Notre-Dame-de-Gravenchon sur demande expresse du Président de l'AEPJR formulée le vendredi 21/03/2014, en fin d'après midi auprès du président de la commission d'enquête.

Compte tenu des délais très courts d'organisation M.MARTINEZ commissaire enquêteur titulaire n'a pu se joindre à nous pour cette réunion.

Etaient donc présents à cette réunion: M. MENARD Président de l' AEPJR et responsable site sûreté et HSE des sociétés EMCS et ERSAS et LEMAIRE directeur de la société BENP TERREOS.

L'objectif de cette réunion, ne répondait pas à l'objet de la réunion initialement souhaitée par les membres de la commission d'enquête, mais à un souci exprimé de l'AEPJR d'informer la commission sur un sujet d'actualité leur posant problème, avant que la commission d'enquête ne rencontre les services de l'Etat.

L'AEPJR nous a informé avoir participé à deux réunions successives les:

- 20/03/2014 avec Monsieur le Sous-préfet du Havre, la 3CVS et la DREAL HN;
- 21/03/2014 avec la DREAL HN et la DDTM 76;

et que deux points avaient particulièrement retenu leur attention, à savoir: la RD 110 et les zones grisées "G".

a/En ce qui concerne la RD 110, les industriels auraient préféré que cette voie soit privatisée et intégrée dans le périmètre des industries présentes en bordure de route, mais ils ont convenu que cette solution ne pouvait être retenue pour le

moment.

Ils ont évoqué le fait que cette voie et les deux autres citées plus haut posaient un problème de responsabilité et de financement entre le Conseil Général et la commune de Notre-Dame-de-Gravenchon.

Pour ce qui est de la mise en place de barrières destinée à condamner temporairement l'accès à la RD 110 en cas d'accident majeur: ils ont accepté le principe de financer la liaison avec le poste de sécurité d'EMCS, de tirer les câbles correspondants vers les barrières et finalement peut être de prendre en charge le financement des barrières.

Enfin, ils acceptent le principe de fermer les barrières en cas d'accident majeur le nécessitant.

Par contre ils mettent l'accent sur l'importance de bien définir les niveaux de responsabilité de chacun dans le cadre de la convention restant à mettre en place et se posent des problèmes sur la prise charge de l'entretien et de la réparation des dégradations possibles sur la voie publique.

b/ En ce qui concerne les zones grisées "G", l'AEPJR:

- conteste la version modifiée (sur fond et forme) de la dernière cartographie de zonage PPRT remise lors de la réunion du 20/03 qui porte préjudice aux entreprises membres, ainsi que la position non négociable de la DREAL HN sur le sujet, précisant que celle-ci a été dans l'impossibilité de justifier clairement sa position lors des deux dernières réunions citées en référence.

- affirme que les propositions de "zone grisée" ne correspondent pas:

- . à la philosophie développée au point 1.2 définition et délimitation de la zone grisée du document du MEDDE de juin 2012 (pages 4 et 5) qui nous a été remis ; ce document précise qu'il n'existe pas de définition réglementaire de la "zone grisée" et que celle-ci est à définir en accord avec l'exploitant en fonction de ses activités et de ses éventuels projets (ce qui ne correspond pas à la proposition de la DREAL HN);

- . aux dispositions discutées et négociées avec les industriels pendant huit mois (26 réunions d'environ trois à quatre heures chacune tenues à la 3CVS) figurant dans le projet de règlement (page 10) présenté aux POA pour avis (Chapitre II-2 dispositions en zone grisée G/ préambule / elle peut être arrêtée suivant les cas ... à l'emprise foncière des installations), précisant que pendant toute la durée de l'instruction du PPRT, lors de toutes les réunions des POA, l'AEPJR a mentionné que les cartographies présentées ne correspondaient pas à ce qui avait été défini en matière de zone grisée pour les industriels.

Voir entre autres le compte rendu de la réunion du 21/09/2012 qui nous a été remis en réunion;

- . aux commentaires formulés par l'AEPJR concernant les propositions de modification du règlement PPRT du 02/10/2013;

- . aux remarques transmises par ses membres qui contestent les zones grisées proposées "au plus près des installations" par la DREAL, voir copie du courrier de la direction d'EMCS au Préfet le 13/12/2013 qui nous a été remis au

cours de la réunion.

Un compte rendu détaillé de cette réunion est joint en annexe du présent rapport.

883 Seconde audition de l'AEPJR

Cette seconde audition s'est déroulée le 02 juin 2014.

Etaient présents:

- au titre de l'AEPJR: M. MENARD, EMCS/ERSAS (Président) - LEMAIRE, BENP TERREOS et LOUEDIN, AIR LIQUIDE - Mme PENEZ
- au titre de la commission d'enquête : M.LAINE, MARTINEZ et NEDELLEC.

L'objectif de celle-ci était de faire un bilan des actions menées par les industriels membres de l'AEPJR en matière de prévention des risques dans le cadre du PMA-AE.

Après une présentation de la vocation de l'AEPJR et de ses différents partenariats, les points suivants ont été abordés:

- un plan de communication d'urgence est en place depuis maintenant six ans, avec pour objectif de mieux se coordonner entre entreprises lorsque nécessaire et particulièrement en cas de situation d'urgence, dès qu'il se passe quelque chose sur un site, l'entreprise concernée informe immédiatement les autres sites et les collectivités concernées;

- un plan de protection des personnes, équivalent au PMA-AE est en place sur le site de Port Jérôme depuis plusieurs années; il répond aux préconisations de la circulaire et comporte:

- . des actions d'information, de sensibilisation et de formation;
- . la transmission et le partage des résumés non techniques des études des dangers;
- . le partage des REX (Retours d'Expérience) incidents/accidents;
- . la désignation d'un coordonateur sécurité dans chaque site;
- . des contacts entre entreprises au moins un fois par an, avec en moyenne six à huit contacts par an pour le "noyau dur" (entreprises à l'origine du risque technologique) de l'AEPJR;

- . des exercices communs au moins une fois/an;

- des exercices POI sont organisés régulièrement dans les entreprises concernées, leur périodicité allant de une fois par an à une fois par mois en fonction des entreprises;

Il existe également des exercices communs entre entreprises lorsque la situation le nécessite;

les industriels réalisent également des exercices de type "sûreté" concernant la protection contre les intrusions malveillantes et les attentats.

Des exercices sont réalisés en commun avec le SDIS 76, ainsi que des échanges autour des REX;

- des conventions d'aide mutuelle sont en place sur la zone de Port Jérôme entre EMCS/ERSAS et les sociétés AIRLIQUIDE, PRIMAGAZ et TRAPIL;

- des moyens d'alerte du public adaptés sont en place et encours d'amélioration:

- . les industriels modernisent progressivement leurs systèmes d'alerte , constitués

initialement de téléphones et de fax, en s'équipant de systèmes de type publipostage de plus en plus performants;

. le réseau de sirènes PPI (voir paragraphe 3336 du présent rapport) déjà ancien, est testé tous les mois, un réseau de "sentinelles" jugeant de la bonne audibilité lors des essais; il est actuellement en cours de remplacement à échéance fin 2014 par un réseau aux normes, plus performant.

Les éléments ci-dessus montrent que l'AEPJR est un partenaire important en matière de prévention des risques dans le cadre du PPRT de la zone industrielle de Port Jérôme.

Le compte rendu détaillé de cette audition est annexé au présent rapport.

884 La DREAL HN et la DDTM 76

La réunion s'est déroulée le 24/03/2014 dans les locaux de la DREAL Haute Normandie, Avenue de la porte des champs à Rouen de 14h00 à 17h45.

Etaient présents:

pour la DREAL HN: M. Huart, Mmes Viste et Gitzhofer;

pour la DDTM 76: M. Macé et Noel;

pour la Préfecture de Seine Maritime: M. Lefevre

L'objectif de cette réunion, demandée par la commission d'enquête était de se faire expliquer par les services instructeurs du dossier:

- la démarche suivie;
- le contenu du dossier;
- les sujets nécessitant une attention particulière de la part des membres de la commission d'enquête.

Le programme proposé par Monsieur Huart de la DREAL HN était le suivant:

- la démarche PPRT;
- l'expérimentation de 2004;
- la réduction du risque;
- le dossier d'enquête publique;
- du POI commun au PMA-AE (Plan de Mise à l'Abri-Activités Economiques);
- les zones grisées;
- les voiries.

Nous retiendrons les deux points suivants, l'ensemble des points abordés étant décrit dans le compte rendu complet de cette réunion figurant en annexe du présent document.

a/en ce qui concerne les infrastructures routières (RD 110, 173 et 81):

La RD 110 se trouve totalement en zone rouge.

Par contre, elle revêt une importance stratégique car elle permet:

- la desserte des entreprises de la zone;
- le passage des convois exceptionnels de plus de 70 tonnes qui ne peuvent pas actuellement emprunter d'autres voies, les ouvrages de celles-ci n'étant pas dimensionnés pour des poids supérieurs.

La philosophie développée dans le cadre du PPRT concernant cette voie, qui absorbe selon le dernier comptage réalisé 7000 véhicules/jour, est que pour y passer, "il faut avoir quelque chose à y faire" (environ 75% du trafic).

Il a donc été décidé d'y interdire la circulation en transit qui représente 25% du trafic en la déviant vers les autres RD périphériques (RD 81 et 173) qui peuvent supporter sans problème cette charge complémentaire, en ne créant pas entre autre de "bouchon" devant chez LANXESS et de risque complémentaire pour la zone concernée.

Cette interdiction sera précisée par des panneaux appropriés.

Des barrières levantes commandées par le poste central de sécurité de la raffinerie seront mis en place au niveau des rond points d'accès pour permettre de couper la circulation en cas d'accident.

Les fléchages et panneaux indiquant "vous entrez dans une zone dangereuse" seront également mis en place, dans un délai de trois ans après l'approbation du PPRT.

La présence de la piste cyclable de la RD 110 bien que présentant un risque faible pour les usagers n'est pas souhaitable, il faudrait qu'elle soit transférée vers les RD 173 et 81, mais compte tenu du risque routier cela nécessite un aménagement avec un financement approprié des dites voies de remplacement.

b/en ce qui concerne les zones grisées "G"

Le règlement de zone précise page 10, chapitre II-2 en ce qui concerne les dispositions applicables en zones grisées "G":

"pour le cas du PPRT de la zone industrielle de Port Jérôme, il a été retenu à la fois les limites physiques des installations générant les risques et les clôtures ceinturant les installations."

La DREAL HN précise avoir grisé en tenant compte des contours de clôture suivant les recommandations formulées par le "guide de rédaction des règlements", elle n'a pas souhaité griser aux limites de propriété foncière.

Les zones grisées ont été présentée par la DREAL HN dès le début des réunions de travail avec les POA, elle n'a jamais enregistré de demandes précises écrites de la part des industriels de l'AEPJR mentionnant qu'il fallait changer les zones grisées proposées.

La DREAL dit avoir bien entendu les remarques formulées par les industriels lors de la réunion du 21/03/2014 et mentionne qu'elle a intégré cette dimension dans la dernière version du règlement (version mise à l'enquête publique) en modifiant l'article II-3.1.1.1 concernant les zones rouges ou il est dit:

" tous les projets nouveaux sont interdits à l'exception de: ceux portés par l'entreprise à l'origine des risques dans la zone "R" dont elle est à l'origine...",
ne créant pas ainsi de règles particulières supplémentaires dans cette zone pour elles mêmes.

Donc nous pensons avoir compris qu'il n'y avait de ce fait pas de différence de règles entre les zones grisées et les zones rouges pour les industriels à l'origine des risques.

Nous avons informé les représentants de la DREAL HN et de la DDTM 76 que nous avons rencontré à leur demande expresse des représentants de l'AEPJR (M. Menard et Lemaire) le samedi matin 22/03/2014 et que ceux-ci n'avaient pas le même point de vue que la DREAL HN sur le sujet; qu'ils disaient avoir demandé depuis le début des réunions de POA une extension des zones grisées aux emprises foncières des sociétés (avec mention écrite) et une extension aux entreprises en lien direct déjà présentes (AIR LIQUIDE pour EMCF et COFELY chez LANXESS Elastomères). Un compte rendu détaillé de cette réunion est joint en annexe du présent rapport.

885 Les Associations locales

La commission d'enquête publique a organisé une réunion spécifique à laquelle étaient conviées les associations liées au projet de PPRT, à savoir: APDILE, Eco-Choix, Ecologie Pour Le Havre, FCPE, Haute Normandie Nature Environnement, Oxygène Estuaire, PEEP, SOS Estuaire (courrier du 03/04/2014).

Elle s'est tenue le mardi 22 avril 2014 à la Maison des compétences de Lillebonne à 14h30.

Etaient présents au titre des associations : Mme LEROY de l'association Ecologie Pour Le Havre et M. DUMONT de l'association Eco-Choix.

Les points suivants ont été abordés par les associations:

- aléa "toxique" avec difficultés de bien évaluer ce risque;
- aléa "surpression" , effets sur le bâti, exposition des habitants concernés;
- impact du PPRT sur les infrastructures routières et particulièrement les modes de déplacement "doux";
- impact social de l'expropriation du garage DUTOT.

A l'issue de la réunion, les associations ont remis un courrier regroupant trois observations à la commission d'enquête.

Celui-ci a été transmis au siège de l'enquête dès le 23/04/2014 matin pour insertion dans le registre d'enquête publique.

Un compte rendu détaillé de cette réunion est joint en annexe du présent rapport.

886 Les gérants du garage DUTOT

La commission d'enquête publique a organisé une réunion spécifique avec Monsieur et Madame DUTOT gérants du garage DUTOT sis RD 173 à LILLEBONNE.

Elle s'est tenue le mardi 22 avril 2014 dans les locaux du garage à 16h30.

Les points suivants ont été abordés :

- historique du garage et de la démarche d'expropriation
- perception de la situation par les époux DUTOT
- dernières démarches enregistrées
- position des époux DUTOT à la date
- aspects sociaux du projet
- points à éclaircir

Nous avons retenu que le garage DUTOT est implanté depuis environ trente ans sur

la zone industrielle, avant même l'implantation du site Primagaz qui lui fait face. Le garage DUTOT est une "œuvre familiale" ayant impliqué plusieurs générations de la famille qui ont construit l'entreprise "de leurs mains et à la sueur de leur front". Outre le préjudice commercial, il y a un préjudice affectif fort lié à cette démarche d'expropriation.

La démarche d'expropriation a été mal perçue car manquant de dimension humaine, la majeure partie de la démarche ayant été réalisée par échanges de courriers et d'appels téléphoniques, les époux DUTOT regrettent de ne jamais avoir été associés aux réunions ou le devenir du garage a été discuté.

Les époux DUTOT ont également mentionné être à environ trois ans de la retraite, situation peu compatible avec un transfert de l'activité et le fait qu'il existe un problème social lié à l'emploi actuel de six salariés.

Ils ont fait réaliser une actualisation de l'indemnité d'éviction, datée du 18 février 2014, par un expert agréé, le Cabinet MICHOT, expert agréé près la cour d'appel de Rouen.

Ce document de 5 pages a été remis aux membres de la commission d'enquête.

On notera particulièrement les conclusions de ce document (page 5):

" Compte tenu de la situation actuelle des locaux dans un environnement spécifique, mais également l'âge des exploitants, une réinstallation dans des conditions similaires et favorables ne semble pas réalisable.

Dans ces conditions et compte tenu de ce qui précède, je vous propose d'estimer le montant de l'indemnité d'éviction en valeur 2014 qui serait due à Monsieur et Madame DUTOT, en cas de cessation d'activité à la somme de 820 000 euros (avec répartition détaillée des différents postes)...

NB: il serait nécessaire également de tenir compte que Monsieur et Madame DUTOT âgés tous deux de 58 ans seront dans l'impossibilité de reprendre une activité et qu'ils ne percevront pas des indemnités de chômage... leur éviction de l'entreprise leur fait subir un préjudice correspondant aux rémunérations normales qu'il pourraient obtenir d'un employeur, hors fonctions de direction de l'entreprise, soit un total de 171 000 euros."

Les époux DUTOT ont déclaré à la commission d'enquête vouloir se diriger à la date vers "une solution radicale", impliquant la cessation totale d'activité compte tenu de leur âge.

Une somme globale de 991 000 euros incluant la compensation des indemnités retraite (RSI) les concernant, restant à financer, apparaîtrait pour eux comme un compromis acceptable.

La commission d'enquête s'est rapprochée de la DDTM 76 afin de compléter son information sur le dossier d'expropriation.

Un compte rendu détaillé de cette réunion est joint en annexe du présent rapport.

887 Les élus locaux

Les membres de la commission d'enquête ont pris des dispositions pour rencontrer, dès lors que cela était possible, les élus locaux à l'occasion des permanences tenues dans les différentes communes.

Les contacts réalisés ont été les suivants:

- le 14/04/2014 : M.GUEGADEN Adjoint au Maire de Notre-Dame-de-Gravenchon, en charge de l'environnement et des risques majeurs, Vice-président d'AMARIS;
- le 23/04/2014 : M.PESQUET, Maire de Saint-Jean-de-Folleville, en charge des aspects "logements" à la 3CVS;
- le 28/04/2014 : M.TERRIER, Maire de Quillebeuf-sur-Seine et deux de ses adjoints;
- le 29/04/2014 : M.MOREIRA, Maire et M.BIDAULT Adjoint au maire de Petiville;
- le 13/05/2014 : Mmes LAMBERT et SENINCK et M.DUPARC Adjoints au maire de Saint-Aubin-sur-Quillebeuf;
- le 17/05/2014 : M.LEROUX, Maire de Lillebonne;
- le 21/05/2014 : Mme CAROLO, Maire de Notre-Dame-de-Gravenchon, M.GUEGUADEN et RICOUARD

8.9 La réunion publique

891 Le contexte de la réunion publique

Compte tenu de la nature et de l'importance du projet porté à l'enquête publique, la commission d'enquête, en application de l'article R 123-17 du code de l'environnement a décidé de programmer une réunion publique et en a informé les Préfectures de Seine Maritime et de l'Eure, ainsi que le Tribunal Administratif de Rouen.

L'objectif retenu par la commission était que celle-ci puisse se tenir le plus rapidement possible dès le début de l'enquête, afin de promouvoir celle-ci et répondre à un souci d'information large du public.

Après une première tentative infructueuse le 28/04/2014, celle-ci s'est finalement tenue le 05 mai 2014, à 18h30 dans la salle de l'Escale à Notre-Dame-de-Gravenchon.

Il convient de noter les difficultés rencontrées par la commission pour l'organiser, la période retenue pour la réalisation de l'enquête publique étant contrainte par : de nombreux ponts, les congés scolaires, la période de réserve des services de l'état liée aux élections européennes...

Cinquante quatre personnes étaient présentes dans la salle, mais si l'on exclu la présence des représentants des services de l'Etat (Préfecture de Seine Maritime et de l'Eure, DREAL HN et DDTM 76, GPMR), des élus locaux (3CVS et maires des communes), des industriels membres de l'AEPJR et des membres de la commission d'enquête, le public présent n'a représenté que 50% des présents.

La réunion a été présidée par le Président de la commission d'enquête publique, accompagné de l'ensemble des membres titulaires et suppléant.

Les objectifs de la réunion publique ont été rappelés, à savoir:

- présenter un point précis de l'évolution du projet depuis sa "mise en chantier" en 2009;
- permettre au public d'exprimer son point de vue et d'échanger avec le responsable du projet;

Le président a informé le public des contraintes ayant conduit au choix de la date proposée et mentionné quelques règles de bon fonctionnement.

892 L'importance du dossier et des enjeux

M.ORY Sous-préfet du Havre et BERTHE, Sous-préfet de Bernay assistaient à cette réunion publique.

Monsieur ORY a rappelé la genèse du projet , lancé il y a maintenant cinq ans, en précisant qu'il s'agissait d'une démarche de maîtrise d'urbanisation et pas d'un nouveau plan de secours venant se superposer à ceux déjà existants (POI et PPI). Il a rappelé que le PPRT de Port Jérôme était complexe, concernant une zone industrielle importante avec des enjeux économiques, industriels, urbanistiques, sociaux et environnementaux, touchant deux départements; ayant mobilisé de nombreuses forces vives.

L'énorme travail réalisé en association et en concertation avec de nombreux partenaires ayant permis d'aboutir au projet soumis à enquête publique.

Il a souligné toute l'importance de cette réunion publique et de l'enquête publique elle-même, permettant à chacun de se renseigner et de s'exprimer, en indiquant qu'il était encore possible de "faire bouger" le règlement avant approbation du projet.

893 La partie informative de la réunion publique

Cette partie du programme a été présentée sous forme d'un diaporama commenté par M. HUART (DREAL HN) et DUREL (DDTM76), il s'agissait d'un "digest" des points importants du dossier à retenir.

Les points suivants ont été abordés:

- Qu'est-ce qu'un PPRT?
- Protéger les personnes autour des sites industriels à risque;
- La maîtrise du risque: à la source par les exploitants, dans le cadre de l'urbanisation, dans le cadre de l'organisation des secours (PPI), via l'information et la communication;
- L'élaboration du PPRT, les modalités de concertation et d'association: les POA (Personnes et organismes Associés), les CLIC/CSS (Commission de Suivi de Site), les réunions publiques;
- Présentation du contexte industriel de Port Jérôme: les établissements SEVESO II seuil haut présents;
- La réduction du risque à la source en collaboration avec les industriels, résumé des différentes actions menées sur la ZI;
- Présentation de la réduction des aléas surpression, thermique et toxique par comparaison des cartes 2010 et 2012;
- Les phénomènes à cinétique lente;
- Description de la méthode utilisée pour élaborer la stratégie;
- Présentation du plan de zonage réglementaire;
- Présentation du règlement du PPRT :
 - . la réglementation concernant les habitations futures et les

- recommandations concernant les habitations existantes et futures;
- . Les infrastructures RD 110, 173 et 81;
- . La zone industrielle (bâti existant et projets);
- Les documents du PPRT : note de présentation, règlement, plan de zonage réglementaire, cahier de recommandations.

894 Les échanges avec le public

Les échanges avec le public ont été nombreux et variés, ils ont concerné plus particulièrement les points suivants:

- la définition des zones grisées du plan de zonage réglementaire;
- les Infrastructures routières et les déplacements "doux";
- les recommandations sur le bâti et l'aide aux habitants concernés;
- la procédure d'expropriation pour DUP;
- la définition des cartes d'aléas.

8941 la définition des "zones grisées"

Cette partie du débat a constitué la partie la plus importante en temps des échanges avec le public.

A cette occasion la différence de perception de ces zones spécifiques aux industriels SEVESO II seuil haut générateurs des risques du PPRT, entre les représentants de l'AEPJR et les représentants des services de l'Etat, a été une nouvelle fois évoquée.

L'AEPJR, par la voie de son Président contestant la lecture faite par la DREAL HN de la note « Aide à la rédaction des pièces documentaires » et la « note de doctrine », argumentant d'une part qu'ils ne sont pas opposables à des tiers et qu'ils étaient connus du groupe de travail en 2012 et d'autre part qu'ils permettaient une large adaptation en fonction du contexte local, ce sujet ayant trouvé une conclusion satisfaisante pour tous en décembre 2012.

Elle précise également que la version de règlement mise à l'enquête publique remet en cause les accords trouvés et cherche à imposer des choses qui ne le sont pas par la Loi, et qu'elle n'apporte pas d'amélioration pour la protection des personnes.

Considérant cette question comme étant un "point de blocage fort" dans le processus du PPRT, elle précise qu'à son sens les vingt cinq réunions de travail entre les industriels et les services de l'Etat n'ont servi à rien dans ce domaine, alors que c'était le sujet prioritaire; et que ce n'est pas au moment de l'enquête publique, après la consultation des POA, qu'il faut remettre en cause le consensus obtenu.

Cette remarque a d'ailleurs été confortée par plusieurs des industriels membres de l'AEPJR présents dans la salle (EMCS/ERSAS, BENP TERREOS, PRIMAGAZ, AIR LIQUIDE).

Le représentant de la société AIR LIQUIDE a complété cette remarque en précisant qu'il existe des différences notables dans l'interprétation par les services de l'Etat du guide de recommandations du Ministère sur le territoire français.

Il a cité pour exemple le PPRT de Jarrie dans l'Isère (ARKEMA) ou le choix a été de "griser" la totalité des propriétés foncières des industriels SEVESO II seuil haut présents, mais aussi AIR LIQUIDE qui est une entreprise en liaison directe avec eux, afin de leur permettre de se développer dans l'avenir.

Le Président de la 3CVS a pour sa part attiré l'attention des services de l'Etat sur le fait que des risques économiques pouvant être engendrés par des différences d'applications des textes:

- en matière de pérennité, de développement et de compétitivité pour les entreprises déjà présentes sur la zone industrielle de Port Jérôme;
- en matière de compétitivité, de concurrence et d'attractivité entre différentes régions de France, pays de l'UE et du monde pour les choix d'implantation des grands groupes industriels;
- en matière d'attractivité de la ZI de Port Jérôme pour des entreprises SEVESO II seuil Haut;
- en matière d'impact sur l'emploi.

Il considère que, compte tenu de la désindustrialisation progressive observée en France, ce sujet doit être considéré comme crucial et pose la question " peut-on libéraliser au maximum l'implantation industrielle?"

Car, a-t-il précisé : "il est de plus en plus difficile de faire de l'industrie en France".

Au titre des services de l'Etat, la DREALHN a précisé que:

Les 118 observations émises par les POA ont été analysées et qu'un très grand nombre ont été prises en compte *"on a fait tout ce qu'il était possible de faire"*, mais un certain nombre d'observations contraires à la doctrine PPRT n'ont pas été prises en compte.

En ce qui concerne les zones grisées, la demande présentée par certains industriels d'extension des zones grisées à des terrains ne contenant pas d'installations industrielles (de l'ordre de 100 hectares pour Esso) n'a pas été retenue.

Le guide d'aide à la rédaction des pièces réglementaires de Juin 2012, offrant certes plusieurs possibilités, mais recommandant aussi de *"griser au plus juste par rapport aux installations industrielles présentes"*.

D'autre part, la DREAL HN a mentionné que dans les zones grisées, on ne connaissait pas l'aléa, ce qui est préjudiciable aux tiers.

En réponse à l'observation de M. le Président de la 3CVS, la DREAL HN a précisé que le règlement porté à enquête publique intégrait le souci de développement des industriels, car des aménagements avaient été apportés par rapport à l'application du guide méthodologique d'élaboration des PPRT; par exemple, le développement des entreprises en zones rouge (R et r) et bleue (B) est permis sous certaines conditions, alors que le guide d'origine ne l'autorisait pas, même sous conditions.

Pour les industriels SEVESO II seuil haut présents sur la zone industrielle, il n'existe plus de différences d'obligations entre zone rouge et zone grisée et donc de ce fait

pas de frein aux extensions futures des entreprises concernées de la ZI.

Ainsi, la DREAL HN estime que: les services de l'Etat ont été "aussi libéraux" que possible dans l'application du guide méthodologique PPRT.

Par rapport à la remarque concernant le "durcissement" du règlement par rapport aux prestataires et sous-traitants pouvant s'avérer préjudiciable pour les industriels SEVESO II seuil haut de la zone industrielle, la DDTM 76 a précisé que l'objectif recherché était que les personnes qui n'avaient pas besoin d'être sur place pour faire le travail ne soient pas exposées au risque, et donc ne soient pas implantées sur les sites exposés.

Mais que le but recherché n'était pas d'interdire de nouveaux sous-traitants.

8942 Les Infrastructures routières et les déplacements "doux"

Un habitant de la zone du PPRT a rappelé toute l'importance du maintien et du développement des déplacements "doux" sur les infrastructures routières locales. Et a rappelé que les délais de transfert entre le RD 110 vers les 173 et 81 devaient être harmonisés pour éviter d'exposer des piétons ou des cyclistes à des risques de circulation non maîtrisés.

Pour sa part le Président de la 3CVS a attiré l'attention des services de l'Etat sur la question de transfert de compétence concernant ses voies et les problèmes de financement qui en découlent.

La DDTM 76 a précisé que les modes "doux" seraient "tolérés" sur la RD 110 tant que les aménagements ne seront pas faits sur les RD 173 et 81.

En complément aux précisions apportées par la DDTM 76, le Sous-préfet a précisé qu'à la date de l'enquête publique, ces sujets n'étaient pas encore stabilisés et que des discussions étaient encore en cours.

8943 Les recommandations sur le bâti et l'aide aux habitants concernés

Trois habitants de la zone du PPRT ont demandé des précisions concernant:

- le terme "recommandations" et son impact;
- la nature des travaux à réaliser, ainsi que les techniques et produits appropriés;
- l'impact du PPRT sur la valeur de leur bien immobilier.

La DDTM 76 a précisé qu'en ce qui concernait le bâti existant, toutes les habitations de la zone du PPRT n'étaient concernées que par des recommandations de renforcement sur le bâti, qu'il n'y avait pas d'obligation réglementaire de réaliser, donc pas d'aide financière.

Par contre dans le cas du bâti futur ou des extensions de l'existant, il existait des prescriptions réglementaires applicables, des documents techniques fixant les règles et techniques applicables.

En fin elle a souligné que rien ne permettait actuellement d'affirmer que le PPRT aurait un impact sur la valeur des logements.

Pour leurs parts, Le Président de la 3CVS et Mme le maire de Notre-Dame-de-Gravenchon, ont noté qu'il s'agissait là d'une question relativement complexe aux yeux des habitants et qu'une aide technique et financière devrait être étudiée.

8944 La procédure d'expropriation pour DUP

Les gérants du garage DUTOT à Lillebonne, concernés par cette procédure ont rappelé qu'ils étaient installés sur la ZI depuis trente ans, qu'ils entendaient parler de leur expropriation depuis maintenant cinq ans et qu'aujourd'hui, tout se concrétisait, tout en rappelant qu'ils étaient installés là bien avant la société Primagaz qui génère leur expropriation.

Ils se posaient un certain nombre de questions:

- quel avenir pour nous et notre personnel?;
- quel dédommagement va nous être proposé?;
- quand et comment cela va-t-il se dérouler?

Ils considéraient que l'administration avait mal fait son travail et jugeaient qu'ils n'avaient pas été assez associés à la démarche, ni invités aux réunions et considéraient qu'il y avait comme une forme d'acharnement contre les petites entreprises de la zone.

Le Sous-préfet du Havre a précisé qu'il n'y avait "naturellement aucun acharnement contre les petites entreprises présentes sur la ZI de Port Jérôme et qu'il était bien conscient que leur cas était difficile".

De nombreux efforts ont été réalisés sur la ZI pour réduire le risque à la source grâce à la collaboration des industriels, néanmoins, dans ce cas précis, compte tenu des risques, la procédure d'expropriation devait être retenue.

Il a précisé que l'installation de Primagaz remonte à avant la loi « risque » de 2003 qui a instauré les PPRT et que le but de la démarche actuellement en cours était justement d'éviter dans l'avenir que de telles situations ne se reproduisent.

La DDTM a précisé ensuite comment s'était déroulée la procédure du dossier d'instruction de la déclaration d'utilité publique(DUP) en vue d'une expropriation du garage DUTOT.

8945 La définition des cartes d'aléas

Le nouveau maire de la commune de Quillebeuf souhaitait savoir si une démarche scientifique avait présidé à l'élaboration des cartes d'aléas?

La DREAL HN a répondu que " l'élaboration des zones d'aléas reposait sur le nombre de phénomènes dangereux touchant un point et la probabilité de survenance de ces phénomènes. On va alors chercher à réduire l'aléa, soit en réduisant le nombre de phénomènes qui touchent un point, ou en réduisant les zones d'effets".

895 Les moyens d'information complémentaires mis à la disposition du public

Les services instructeurs avaient réalisé un affichage informatif concernant le PPRT(affiches déjà exposées lors de la semaine sécurité de 2013) et ont mis à la

disposition du public des documents d'information tels que:

- plaquette PPRT du MEDDE;
- une plaquette réalisée spécialement par la DREAL HN pour la réunion publique, incluant le plan de zonage réglementaire;
- une plaquette "l'effet toxique, comment s'en protéger" ;
- la fiche 6 du CETE sur le risque suppression d'intensité comprise entre 20 et 50 mbar.

Chapitre 9 Les permanences tenues par la commission d'enquête

La commission d'enquête a souhaité que des permanences soient tenues dans chacune des communes concernées par le PPRT de la zone de Port Jérôme, afin de faciliter le dépôt des observations par le public.

Un choix de jours et d'horaires variés a également été volontairement proposé.

Le tableau ci-dessous résume les permanences tenues:

date	jour	horaire	lieu	Nombre de CE	visites
14/04/2014	lundi	14h30 à 17h30	Notre-Dame-de - Gravenchon	Commission	4
18/04/2014	vendredi	09h00 à 12h00	Lillebonne	1	0
23/04/2014	mercredi	16h00 à 19h00	Saint-Jean-de-Folleville	1	2
28/04/2014	lundi	15h00 à 18h00	Quillebeuf	1	3
29/04/2014	mardi	16h00 à 19h00	Petiville	1	2
06/05/2014	mardi	16h00 à 19h00	Lillebonne	1	5
10/05/2014	samedi	09h00 à 12h00	Notre-Dame-de - Gravenchon	1	2
13/05/2014	mardi	15h30 à 18h30	Sant-Aubin-sur-Quillebeuf	1	4
17/05/2014	samedi	09h00 à 12h00	Lillebonne	1	2
21/05/2014	mercredi	14h00 à 17h00	Notre-Dame-de - Gravenchon	Commission	8
Total					32

Globalement, les permanences ont été peu fréquentées par le "grand public". Elles ont permis aux membres de la commission d'enquête de s'entretenir d'un manière informelle avec les élus locaux (voir paragraphe 886).

Chapitre 10 La clôture de l'enquête publique

La clôture de l'enquête publique a été réalisée le 21/05/2014, à l'heure de fermeture des mairies concernées selon les termes fixés dans le cadre de l'arrêté inter-préfectoral d'organisation de l'enquête.

La commission d'enquête a alors réalisé la collecte des six registres d'enquête et pièces annexées et procédé à la clôture de ceux-ci (signature du Président de la commission d'enquête, selon les termes de l'article R 123-18 du code de l'environnement et l'arrêté inter-préfectoral d'enquête publique).

Chapitre 11 Le climat de l'enquête publique

L'enquête publique s'est globalement déroulée dans un bon climat.

La commission d'enquête a reçu un excellent accueil de toutes les parties concernées, les rapports ont été courtois.

Il en a été de même en ce qui concerne les observations portées dans le cadre de l'enquête sur les différents supports mis à la disposition du public.

Les principaux protagonistes (services instructeurs, services de l'état, collectivité locales, industriels) concernés ont collaboré avec la commission d'enquête lui permettant d'accéder au niveau d'information souhaité et en lui remettant une copie de tous les documents demandés.

Ils se sont tenus à la disposition de la commission d'enquête pour faciliter l'organisation des différentes auditions sollicitées par elle.

Les Maires et les services municipaux des six communes concernées ont facilité l'organisation des permanences en mettant à la disposition de la commission ou des commissaires enquêteurs les moyens appropriés.

Néanmoins, la commission a été amenée à constater une certaine tension entre l'AEPJR et les services instructeurs, concernant un certain nombre de points de désaccord, qui s'est manifestée ouvertement lors de la réunion publique du 05 mai 2014, qui a transpiré dans des articles parus à l'occasion de celle-ci dans la presse locale et qui était latente lors des différentes auditions menée par elle.

Bien que comprenant la volonté de chaque partie à défendre ses idées et ses intérêts, la commission a regretté que les bonnes relations collaboratives qui avaient présidé à tout le travail d'instruction du PPRT jusqu'en fin 2013, n'aient pas perduré jusqu'à la fin de la démarche.

Chapitre 12 Le travail de la commission d'enquête

12.1 Les documents analysés par la commission d'enquête

1211 Les documents relatifs au risque majeur

- Le risque industriel - dossier d'information concernant les risques technologiques majeurs (MEDAD)

- Les risque majeurs - guide général (MEDAD)
- DDRM Dossier Départemental des Risques Majeurs de Seine Maritime
- Guide DDTM 76: Risques industriels liés aux ICPE et aux canalisations de transport de matières dangereuses
- Plaquette confiance lucide ZI de Port Jérôme
- PPI de la zone de Port Jérôme
- DICRIM des communes de: Lillebonne, Notre-Dame-de-Gravenchon, Petiville, Quillebeuf-sur-Seine, Saint-Aubin-sur-Quillebeuf, Saint-Jean-de-Folleville et décret 90-918 du 11/10/1990
- Guide pratique d'élaboration du PCS (Direction de la défense et de la Sécurité Civile)
- Plan Communal de Sauvegarde (PCS) des communes de: Lillebonne, Notre-Dame-de-Gravenchon, Petiville, Quillebeuf-sur-Seine, Saint-Aubin-sur-Quillebeuf, Saint-Jean-de-Folleville
- Plan Intercommunal de Sauvegarde de la communauté de communes Caux Vallée de Seine (CVS)
- PPMS , bilan octobre 2013 de l'Académie de Rouen et dossier Préfecture/SIRACED PC
- fiche descriptive des sirènes PPI du site de Port Jérôme, avril 2010 (3 CVS)
- fiche descriptive du nouveau réseau de sirènes PPI du site de Port Jérôme, juin 2014 (3 CVS)
- protocole d'audibilité des sirènes PPI, juin 2014 (3 CVS)
- plan de communication d'urgence du site de Port Jérôme, mai 2013 (AEPJR)
- Boil Over classiques et en couche mince INERIS
- BLEVE fiche 4 GT sectoriel 2006

1212 Les documents relatifs au PPRT

- Le PPRT Guide technologique (MEDAD)
- Plaquette PPRT "agir ensemble pour maîtriser les risques" (MEDAD)
- Guide à destination des élus locaux (MEDDE et MTETM)
- Plaquette "le Plan de Prévention des Risques Technologiques de la zone industrielle de Port Jérôme" (DREAL HN mai 2014)

1212 bis Les documents relatifs à d'autres PPRT

- Rapports et conclusion des PPRT suivants: Roussillon, Jarrie, Donges, Toulouse, Novelsport (Bretagne), Rhodia/Butachimie/Boréalis (Alsace), Butagaz Levignen (Picardie), dépôt pétrolier de Seynod, Axeral Moulin-sur-yèvre;
- Rapports d'annulation du PPRT de Toulouse (référence 009044-01 de juillet 2013) et de Redon (BJ 75).

1213 Les documents relatifs aux scénarios d'accidents

- base ARIA du BARPI
- mail et pièces jointes DREAL HN du 10/03/2014

1214 Les documents relatifs à la concertation

- Charte de la concertation du 05 juillet 1996
- Guide des pratiques d'association et de concertation dans le cadre des PPRT (INERIS)
- La place de la concertation publique 27 juin 2006
- La concertation dans les politiques publiques d'environnement et d'aménagement

1215 Les documents relatifs à l'information

- Risques naturels et technologiques/Acquéreurs et locataires/Tout savoir sur vos droits et devoirs (MEDDE)
- PPRT quels enjeux pour les 10 ans à venir/Amaris/05 novembre 2013
- revue de presse pré-enquête de 3 CVS

1216 Les documents relatifs à la protection du bâti

- Fiches d'information sur les risques particuliers et les travaux de renforcement éventuels (10 fiches)

1217 Les documents relatifs à l'expropriation

- Code de l'urbanisme
- procédure d'expropriation (service public.fr) maj. 26/08/2013
- fixation des indemnité d'expropriation (Juripôle) juin 2000
- rapport expert garage DUTOT de février 2014

1218 Les documents relatifs à l'enquête parcellaire

- textes des codes civil (art 545), expropriation (voir DUP), loi 46-942 et décrets de 1955

1219 Les textes et circulaires

- Loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages;
- Décret n° 2005-1130 du 07 septembre 2005, relatif aux plans de prévention des risques technologiques;
- circulaire du 10 mai 2010 récapitulant les règles méthodologiques applicables aux études de danger, à l'appréciation de la réduction du risque à la source et aux PPRT dans les installations classées de la loi du 30 juillet 2003;
- Circulaire de mai 2011 relative au traitement des activités économiques;
- Circulaire du 30 mars 2012, relative à la prévention des conséquences d'accidents industriels sur les voyageurs circulant sur les infrastructures du réseau ferré national situées à proximité des sites soumis à autorisation avec servitudes (dits "Seveso seuil haut);
- Circulaire de juin 2012 relative à l'Aide à la rédaction des pièces réglementaires;
- Circulaire du 25 juin 2013 relative au traitement des plateformes économiques dans le cadre des PPRT.

12.2 Les questions complémentaires posées aux parties

Afin de mieux comprendre certaines parties du dossier, la commission d'enquête a

posé des questions complémentaires aux différentes parties prenantes:

- à la 3CVS concernant le PICS et le SCoT Caux Vallée de Seine et le projet Port Jérôme III;
- à la DREAL HN et à la DDTM 76 concernant les détails de la démarche suivie dans le cadre du projet de DUP pour expropriation du Garage DUTOT et sur les aspects décontamination du terrain;
- à la DREAL HN sur les sinistres industriels survenus sur la ZI;
- à la société PRIMAGAZ concernant le scénario de BLEVE relatif à un camion en stationnement sur site;
- à la société EMCS/ERSAS concernant les systèmes de sécurité équipant les postes de chargement des navires au niveau de la cale du bac, les zones grisées, le projet Port Jérôme III;
- à la commune de Notre-Dame-de-Gravenchon concernant le plan de renouvellement des sirènes PPI, le système de diffusion de l'alerte aux populations, les journées annuelles de sécurité, le projet Port Jérôme III;
- à toutes les mairies concernant l'existence et la mise à jour des PCS et des DICRIM
- à l'AEPJR concernant les points suivants: PMA-AE, Plan de communication d'urgence, exercices périodiques (POI), moyens d'alerte/sirènes PPI, conventions d'aide mutuelle - mutualisation des moyens.

12.3 La synthèse des documents contenus dans le dossier d'enquête

Afin de mieux comprendre les éléments du dossier et faciliter les échanges, la commission d'enquête a élaboré trois documents de synthèse sur les sujets suivants:

- la note de présentation (9 pages);
- le règlement du PPRT (4 pages);
- la concertation publique (9 pages).

12.4 La préparation de la réunion publique

Dès le début de l'enquête publique, il est apparu nécessaire de tenir une réunion publique compte tenu de l'importance stratégique du dossier et de ses enjeux; la commission a d'ailleurs été confortée dans sa décision par les avis émis par ses différents interlocuteurs.

D'autre part, des réunions publiques avaient été tenues au lancement du projet de PPRT en 2010 et 2011, mais les évolutions du dossier nécessitaient une information actualisée du public.

Compte tenu des difficultés de la période d'enquête:

- nombreux ponts;
- congés scolaires sur quinze jours;
- mise ne place des nouveaux conseils municipaux;
- période de réserve des services de l'état liée aux élections européennes;
- élection du nouveau président de la 3 CVS;

il a été difficile de trouver une date idéale pour tenir une réunion publique.

L'objectif de la commission étant de tenir cette réunion le plus en amont possible dans le calendrier de l'enquête publique afin qu'elle ait une utilité réelle en matière d'information, qu'elle assure la promotion de l'enquête et qu'elle incite le public à consulter le dossier et à venir aux permanences.

Une première tentative d'organisation à la date du 28 avril a avorté.

Une seconde tentative basée sur le seul créneau de trois jours existant entre les différentes contraintes exposées ci-dessus, bien que n'étant pas optimale a été fixée au 05 mai 2014.

Les modalités pratiques d'organisation ont été fixées par la commission d'enquête avec les différents services impliqués sur la base des recommandations formulées dans le "Nouveau guide du commissaire enquêteur" et le Mémento pratique du commissaire enquêteur (version 14/02/2014) de la CNCE.

Le programme a été fixé en collaboration avec les services instructeurs et Monsieur le Sous-préfet du Havre.

L'organisation matérielle a été réalisée, après visite de la salle de réunion mise à disposition par la mairie de Notre-Dame-de-Gravenchon en tenant compte des critères suivants: capacités d'accueil de la salle, parkings, accessibilité pour les personnes handicapées, positionnement des intervenants, sonorisation et vidéo-projection, enregistrement, exposition et mise à disposition de documentation... Une publicité importante a été réalisée par affichage dans les mairies, dans les journaux locaux, par communiqués de presse, sur les sites internet des préfectures, de la 3 CVS, des communes...

12.5 Les réunions de travail

La commission d'enquête s'est réunie cinq fois aux dates suivantes pour :

- préparer le PV de synthèse des observations du public et de la commission d'enquête, les 21 et 23 mai 2014;
- traiter les observations, propositions et contre-propositions et émettre des commentaires en regard du mémoire en réponse fourni par les organismes instructeurs: les 13, 18 et 20 juin 2014.

12.6 L'information du service prescripteur à l'issue de l'enquête

La commission d'enquête a souhaité rencontrer rapidement les correspondants du service prescripteur dès la fin de l'enquête publique.

Un rendez-vous a été fixé en Préfecture de Seine Maritime à ROUEN le 23/05/2014 à 09h30.

Etaient présents:

- Mme VITET, Directrice du Bureau des Procédures Publiques à la Direction de la Coordination des Politiques de l'Etat et M.LEFEVRE, Rédacteur en charge du dossier de projet de PPRT de la zone industrielle de Port Jérôme.
- Les membres de la commission d'enquête.

Au cours de cette réunion, la commission d'enquête a informé le service

prescripteur des points suivants:

- déroulement de l'enquête publique;
- climat de celle-ci;
- nombre de dépôts et d'observations déposées;
- principaux thèmes des observations;
- observations pouvant s'avérer bloquantes pour le projet.

12.7 La demande de délai pour rendre le rapport et les avis motivés

La commission a contacté la Préfecture de Seine-Maritime (avec information du Tribunal Administratif de Rouen) le 06 juin 2014 pour solliciter l'examen d'un éventuel report de date pour rendre le rapport et les avis motivés relatifs à cette enquête unique, en accord avec l'article L 123-15 du code de l'environnement et compte tenu des éléments suivants:

- complexité de l'enquête;
- nombre d'observations déposées;
- temps nécessaire pour traiter correctement les observations et rédiger les avis motivés.

La demande de délai portait sur douze jours ouvrables, soit une remise des documents le 04 juillet 2014 en lieu et place du 21 juin 2014.

Après consultation de la DREAL HN, responsable du projet, la Préfecture a indiqué le 10 juin 2014, que le principe de la demande était accepté.

La commission a ensuite confirmé sa demande par courrier motivé à destination de M. les Préfets de Seine-Maritime et de l'Eure le 10 juin 2014.

12.8 Les réunions avec les diverses parties pour comprendre la problématique d'application des zones grisées "G"

La commission a organisé plusieurs réunions avec les parties concernées: services instructeurs du dossier (DREAL HN et DDTM 76) et les industriels concernés (AEPJR) afin de comprendre les enjeux présidant à l'application des zones grisées "G" dans le cadre du projet de PPRT de la zone industrielle de Port Jérôme, elles se sont tenues aux dates suivantes:

- le 22 mars 2014 avec l'AEPJR dans les locaux de la société EMCS/ERSAS à Notre-Dame-de-Gravenchon;
- le 24 mars 2014 avec la DREAL HN et la DDTM 76 dans les locaux de la DREAL HN à Rouen;
- le 27 mai 2014 avec la DREAL HN et la DDTM 76 dans les locaux de la DREAL HN à Rouen;
- le 02 juin 2014 avec l'AEPJR dans les locaux de la mairie de Notre-Dame-de-Gravenchon.

Chapitre 13 Le procès verbal de synthèse des observations, propositions et contre propositions

Le procès verbal de synthèse des observations, propositions et contre propositions , intitulé simplement "PV des observations" pour des raisons pratiques, a été remis dans les délais requis par la procédure d'enquête publique, aux services instructeurs du projet (DREAL HN et DDTM 76) le 27/05/2014; en présence d'un représentant de la Préfecture de Seine Maritime.

Au cours de cette réunion de travail, le document de synthèse de sept pages, accompagnés de la totalité des pièces où sont mentionnées les observations, propositions et contre-propositions:

- extraits des registres d'enquête publique;
- mémoires remis et annexés aux registres;
- courriers remis à la commission d'enquête au cours de la réunion des Associations ou déposé en mairie de Notre-Dame-de -Gravenchon;
- courriels adressés à la commission d'enquête au siège de l'enquête et sur le site d'échanges PPRT spinfo.fr;

l'ensemble , complété par les observations spécifiques de la commission d'enquête, été remis aux services concernés.

La commission d'enquête a insisté sur le fait que toutes les observations non directement écrites dans les registres ont été annexées le plus rapidement possible après leur réception au registre d'enquête publique du siège de l'enquête à la mairie de Notre-Dame-de-Gravenchon.

L'ensemble des pièces annexées au procès verbal de synthèse est de 102 pages ,plus 118 pages d'annexes.

Le relevé des observations mentionne 31 (trente et un) dépôts répartis en 154 (cent cinquante quatre) observations selon la lecture faite par la commission et 152 (cent cinquante deux) selon la lecture faite par les services instructeurs* ; ainsi que 6 (six) observations émanant de la commission d'enquête.

* note de la commission: cette différence est tout à fait possible selon la répartition faite, mais en tout état de cause, la totalité des observations, propositions et contre-propositions a été traitée.

Les grands thèmes regroupant les observations ont été commentés par la commission d'enquête et les services instructeurs ont apportés un certain nombre de réponses et clarifié certains points , en attendant le mémoire en réponse devant être fourni dans les quinze jours suivant le dépôt du procès verbal de synthèse.

Les thèmes abordés ont été:

- le règlement du PPRT et la cartographie associée;
- les zones grisées "G";
- les activités des sous-traitants/prestataires et leurs conditions de présence sur la zone grisée;
- les conditions de reconstruction en cas d'accident non directement lié au risque majeur;
- les infrastructures routières;

- la procédure d'expropriation pour DUP;
- le traitement des recommandations et leur financement;
- l'impact socio-économique du projet de PPRT;

ainsi que les observations spécifiques émises par la commission d'enquête elle-même:

- le règlement du PPRT
- les "zones grisées"
- les aspects socio-économiques du projet
- l'association et la concertation
- les infrastructures et les déplacements "doux"
- les aspects sociaux de la DUP pour expropriation

Au cours de cette réunion, les services instructeurs ont remis les documents suivants à la commission d'enquête:

- un mémoire d'une page explicitant les modifications apportée "unilatéralement" au règlement de PPRT de Port Jérôme;
- trois plans montrant l'évolution successive des zones grisées "G" aux dates suivantes: 07/02/2011, 13/05/2013 et 08/10/2013;
- une étude de cinq pages du CEREMA relative aux déplacements "doux" sur la

RD 110.

Ils sont joints en annexe au présent rapport.

Le procès verbal de synthèse des observations et ses document annexes est également joint in extenso dans le cadre du présent rapport.

A noter deux observations transmises à la commission après la date de clôture de l'enquête publique ont néanmoins été prises en compte et transmises aux services instructeurs.

Bien que hors délais, ceux-ci ont apporté des réponses complémentaires au mémoire en réponse les concernant.

Il s'agit des observations transmises par:

- le syndicat CFDT le 30/05/2014, sous forme d'un message électronique adressé à la commission d'enquête en mairie de Notre-Dame-de-Gravenchon; le sujet était les entreprises sous-traitantes;
- M. le Maire de Saint-Jean-de-Folleville par courrier postal du 06/06/2014; les sujets abordés étaient : les modifications "unilatérales" apportées au règlement de PPRT particulièrement en ce qui concerne les zones grisées , l'économie de la zone industrielle de Port Jérôme, le devenir de la RD 110 et les impacts du PPRT sur le projet Port Jérôme III. Le courrier était complété par un extrait de la délibération du conseil municipal tenu le 27/05/2014.

Comme noté, bien que hors délais, la commission a néanmoins pris en compte la teneur de ces documents dans l'élaboration de ses commentaires sur les sujets abordés et dans le cadre de son avis motivé concernant le projet de PPRT.

Chapitre 14 Le mémoire en réponse des services instructeurs

Le mémoire en réponse aux observations, propositions et contre propositions formulées dans le cadre de l'enquête publique a été remis à la commission d'enquête dans les délais prescrits par courrier daté du 10 juin 2014.

Le document transmis comportait les éléments suivants:

- un courrier d'envoi de deux pages cosigné par les Directeurs de la DREAL HN et de la DDTM 76;
- un mémoire en réponse de 14 pages;
- un tableau Excel en format A3 de 12 pages;
- une annexe de 12 pages concernant la cartographie des zones grisées;
- une annexe de 26 pages concernant la 4^e réunion des POA tenue le 04 juillet 2014 (diaporama support);
- une annexe de 5 pages concernant le rapport CEREMA sur les déplacements "doux".

Le mémoire en réponse est clair, complet et documenté.

Il traite de chacune des observations, propositions et contre propositions émises pendant la durée de l'enquête publique.

L'ensemble des documents le constituant est également joint au présent rapport.

Il a été analysé d'une manière détaillée par la commission d'enquête, qui a commenté les différents points dans le cadre du chapitre 15 du présent rapport. Il a également été pris en compte pour la rédaction de l'avis motivé de la commission sur le projet de PPRT.

Chapitre 15 L'examen des observations, propositions, contre propositions et du mémoire en réponse/ Les commentaires de la commission d'enquête

15/1 Préambule

La commission d'enquête s'est attachée à examiner d'une manière attentive et détaillée les réponses apportées dans le cadre du mémoire en réponse par les services instructeurs, par rapport aux observations, propositions et contre propositions émises dans le cadre de l'enquête publique.

Pour y parvenir, elle a d'abord rédigé des documents de synthèse préparatoires sur certains sujets destinés à faciliter son travail de réflexion.

Elle s'est ensuite réunie par cinq fois, les 21 et 23 mai pour préparer le procès verbal des observations, propositions et contre-propositions et les 13, 18 et 20 juin pour examiner individuellement chacun des points (152) à la lumière du mémoire en réponse, pendant une durée de quinze heures.

Chacune de ces réunions a été suivie de nombreux échanges de messages entre les membres de la commission pour corriger ou améliorer les libellés, vérifier les

références et valider chaque point.

Pour présenter le résultat de son travail et le rendre plus lisible à tous, la commission a choisi de rédiger un paragraphe reprenant ses explications concernant les points suivants:

- les zones grisées;
 - le règlement du PPRT et la démarche d'association/concertation;
 - la sous-traitance;
 - les infrastructures et les déplacements "doux";
 - la reconstruction et le changement de destination des bâtiments;
- et de compléter celui-ci par une version enrichie du tableau Excel proposé par les services instructeurs dans le cadre de son mémoire en réponse pour traiter individuellement chaque point.

Le dit tableau Excel a été complété comme suit:

- une couleur pour permettre de mieux cibler les points similaires: gris (zones grisées), mauve (règlement du PPRT et la démarche d'association/concertation), jaune (les infrastructures et les déplacements "doux") , bleu (la reconstruction et le changement de destination des bâtiments), orange (expropriation);

15/2 Commentaires généraux de la commission d'enquête sur certains sujets relatifs aux observations/propositions/contre-propositions et au mémoire en réponse

1521 Les zones grisées

Le PPRT délimite, conformément à l'article L.515-16 du code de l'environnement, à l'intérieur du périmètre d'exposition aux risques, plusieurs types de zones réglementées.

La "zone grisée" révèle de nombreuses ambiguïtés, notamment concernant l'application de sa définition à la réalité du site.

En effet, elle a pour corollaire de limiter le développement futur des sites soumis au PPRT et soulève la question du maintien des objectifs de mise en sécurité et le développement des sites industriels. Pour comprendre les difficultés inhérentes au traitement des zones grisées, il est nécessaire d'apporter une définition de cette zone, d'établir son emprise et de définir la réglementation applicable.

Or la réglementation des zones grisées ne fait pas partie de l'objet même de la Loi Bachelot de juillet 2003, elle va bien au-delà, et peut paraître excessive lorsque qu'elle a pour effet d'empêcher toute possibilité de modification ou d'extension des installations industrielles.

En effet, la loi de 2003 ne traitait pas de toutes les problématiques rencontrées sur le terrain et laissait ainsi une certaine marge de manœuvre, voir des zones d'ombres.

Le PPRT laisse place à diverses interprétations de ces problématiques.

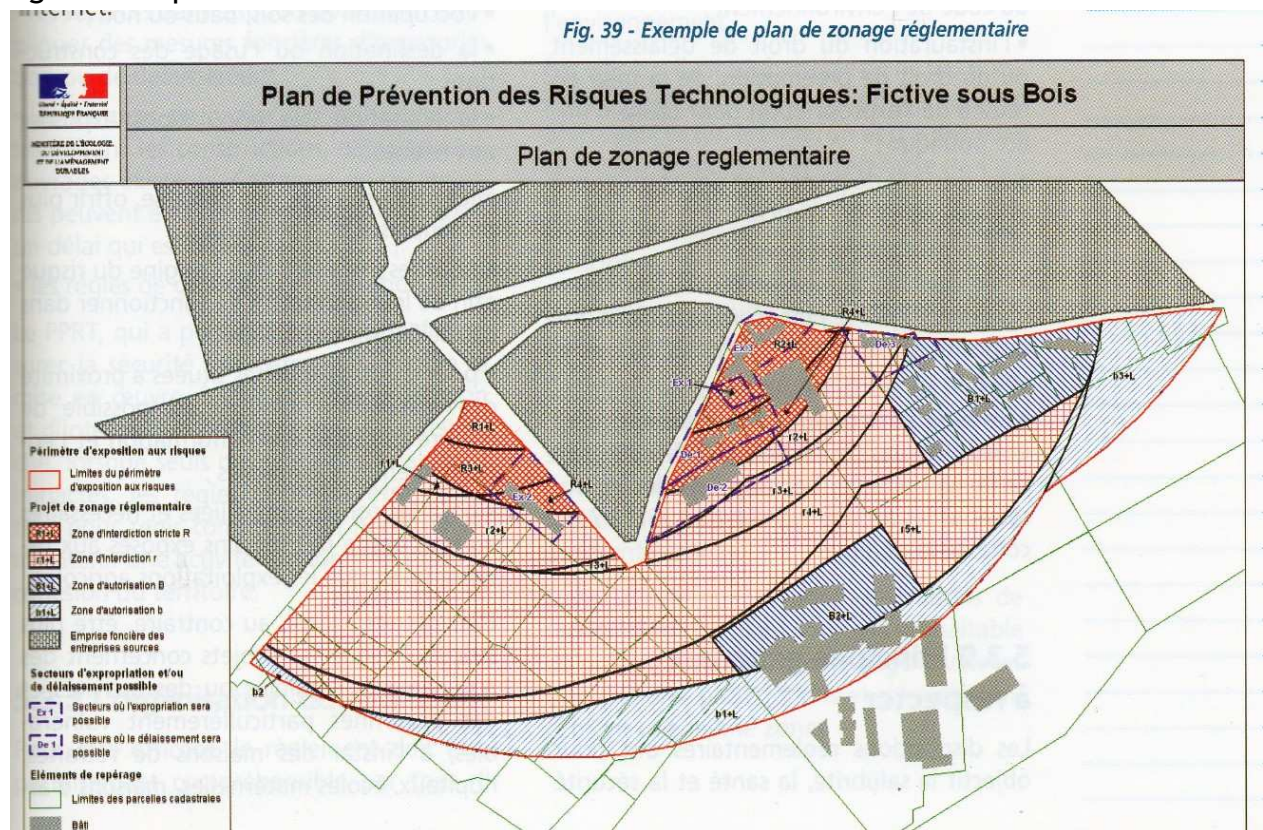
Il faut aussi rappeler que le PPRT « français » est unique en son genre, allant au-

delà des exigences de la directive européenne.
On constate que les autres États-membres ne l'ont pas suivi.

1521.1 Sur la définition des zones grisées "G"

Pour pallier à cette ambiguïté, des tentatives de définitions ont été données dans différents supports ne faisant pas force de loi:

a/Le Guide méthodologique du MEEDDM définit la zone grisée comme l'emprise foncière des installations objet du PPRT, mais aussi comme le périmètre de l'autorisation d'exploitation, ou encore comme l'emprise spatiale de l'exploitation (page 105); l'exemple de plan de zonage réglementaire de la page 111 laisse également planer le doute



spatiale de l'entreprise industrielle à l'origine du risque technologique. Elle sera arrêtée, suivant les cas :

- aux limites physiques des installations générant le risque ;*
- à la clôture ceinturant les installations ;*
- aux limites prévues dans l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter ;*
- à l'emprise foncière des installations.*

La zone grisée doit être définie avec l'exploitant en fonction de ses activités et de ses éventuels projets. Il n'y a pas d'obligation à la faire figurer sur la carte des aléas ni sur le périmètre d'étude défini dans l'arrêté préfectoral de prescription. Elle est délimitée au stade du zonage brut et peut évoluer au cours de l'élaboration du PPRT. Les aléas n'y figurent pas et les mesures foncières ne peuvent pas y être proposées." page 4

Mais elle restreint aussitôt après les possibilités offertes, toujours page 4: Il est conseillé de la délimiter au plus juste afin que les portions de terrains qui ne portent pas d'installations dangereuses ou qui sont susceptibles d'être faiblement impactées, soient cartographiées normalement en zones d'interdiction ou d'autorisation sous réserve de prescriptions voire soient exclus du périmètre d'exposition aux risques (PER). Cela évitera, en cas de vente, de devoir mettre le PPRT en révision afin de les qualifier réglementairement. Dans tous les cas, la délimitation de la zone grisée ne peut pas être extérieure au périmètre d'exposition aux risques (PER).

En terme de réglementation, cette zone, qui est la plus exposée, devra être réglementée de manière stricte par le PPRT, n'autorisant que les aménagements, ouvrages, constructions ou extensions liés aux installations à l'origine du risque. Ce qui peut paraître ambiguë avec les éléments de rédaction proposés à la page 5 du même document:

Éléments de rédaction

« Dans cette zone, ne sont autorisées que les installations en lien avec l'activité à l'origine du risque, à l'exception des lieux de sommeil, et sous réserve qu'elles n'accueillent qu'un nombre limité de personnes strictement nécessaires à l'activité ».

Il convient d'ailleurs de se rappeler ce que dit LEGIFRANCE au sujet des guides, circulaires et note d'application; ces documents n'ont aucune valeur juridique! Le règlement du PPRT de Port Jérôme page 10 , chapitre II-2 n'obère pas cette possibilité en ce qui concerne les zones grisées, il dit:

"La zone grisée correspond globalement à l'emprise spatiale de l'entreprise industrielle à l'origine des risques technologiques.

Elle peut être arrêtée, suivant les cas :

- aux limites physiques des installations générant les risques;*
- à la clôture ceinturant les installations;*
- à l'emprise foncière des installations;*
- à l'emprise et maîtrise foncières de la propriété de l'entreprise à l'origine des risques;*
- aux limites prévues dans l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter."*

Mais devient tout à coup plus restrictif:

"Pour le cas du PPRT de la zone industrielle de Port Jérôme, il a été retenu à la fois les limites physiques des installations générant les risques et les clôtures ceinturant les installations."

1521. 2 Sur l'application pratique des zones grisées dans l'hexagone

Le guide méthodologique mentionne la nécessité d'harmoniser les pratiques
"La complexité technique du sujet et l'importance des enjeux de sécurité, les impératifs

du développement et de l'aménagement durables des territoires, rendent nécessaire

une appropriation de la démarche par tous les acteurs et la recherche d'une harmonisation

la meilleure possible de l'élaboration de ces plans par les services de l'État, DRIRE et DDE, sous l'autorité des préfets". (éditorial)

Or dans les faits on constate une disparité d'application notoire en fonction des différentes régions de France, quelques exemples:

a/PPRT Jarrie/2 Seveso AS + Air liquide non AS/ Arkema + Cezus ou la zone G prend en compte les emprises foncières et intègre même Air Liquide non AS (cas presque similaire à Port Jérôme)

b/PPRT Roussillon /7 Seveso AS et d'autres non AS non à l'origine du risque (à Port Jérôme on pourrait envisager d'intégrer Trapil, Scori... à la zone grisée...)

c/ PPRT Donges/les zones grisées vont largement au delà des seuls sites Seveso; les exigences de prescriptions dans la zone sont minimales très largement en deçà des exigences fixées à Port Jérôme

d/exemples montrant des zones grisées équivalentes à l'emprise foncière:

- Rhodia Butachimie Boréalis (Alsace)
- Nobelsport (Bretagne)
- Butagaz Levignen (Picardie)
- Dépot pétrolier Seynod (Haute Savoie)

1521.3 Les contraintes pratiques de la solution retenue dans le règlement zone grisée avril 2014, addendum inclus

- seuls les industriels à l'origine du risque peuvent se développer ;
- sur les terrains non grisés des industriels à l'origine des risques, le règlement PPRT s'applique , ce qui peut limiter le développement des Seveso ;
- l'implantation des "unités en lien" avec l'industriel générateur du risque (Seveso AS ou non) , qui est une pratique courante dans l'industrie française, européenne et mondiale (cogénération, fournisseurs d'utilités...) pose problème (limitation du nombre de personnels permanents ou non permanents ,par exemple chauffeurs routiers), voir ex d'Air Liquide lors de la réunion du 02/06.

1521.4 La version octobre 2013 du règlement est plus souple que la version avril 2014

"Chapitre II-2 : Dispositions applicables en zone grisée « G »

La zone grisée correspond globalement à l'emprise spatiale de l'entreprise industrielle à l'origine du risque technologique.

Elle peut être arrêtée, suivant les cas :

- *aux limites physiques des installations générant le risque;*
- *à la clôture ceinturant les installations;*

- à l'emprise foncière des installations;
- à l'emprise et maîtrise foncières de la propriété de l'entreprise à l'origine du risque;
- aux limites prévues dans l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter."

Elle reprend bien les termes de la note de juin 2012, sans y apporter la modification unilatérale apportée par les services instructeurs dans la version d'avril à savoir:

"Pour le cas du PPRT de la zone industrielle de Port Jérôme, il a été retenu à la fois les limites physiques des installations générant les risques et les clôtures ceinturant les installations.

"

1521.5 Le rapport GUIGNARD va dans le sens de la version d'octobre 2013

Dans ce rapport de juillet 2013 (référence 009044-01) établi conjointement par le Conseil Général de l'environnement et du développement durable et le Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies/ dit rapport Guignard (ingénieur en chef des ponts, eaux et forêts),relatif au PPRT de Toulouse, il mentionne deux arguments allant dans le sens de la version d'octobre 2013:

a/"les services de l'Etat, en particulier alors qu'ils semblent peiner à s'abstraire d'une logique strictement règlementaire et procédurale sur ce dossier, devront d'avantage faire apparaitre le respect des conditions législatives et réglementaires comme une condition beaucoup plus que comme une finalité. L'interprétation rigide de la réglementation ne devra pas l'emporter sur la volonté d'étudier les solutions permettant le maintien de l'activité industrielle et économique à un coût maîtrisé."(page 23)

b/ "dialogue insuffisant, manque de précision, hypothèses exclues sans justification (page 21)".

" Tenant compte des motifs d'annulation du PPRT, un soin particulier devra être apporté à la concertation et à la transparence, en s'appuyant sur des bases et des explications économiques et techniques complémentaires par tous (pages 23 + recommandation 36)"

1521.6 La position des services de l'Etat pourrait avoir des répercussions socio-économiques

L'objectif de la loi de 2003 est de permettre, comme a pu le souligner Serge Lepeltier, ancien Ministre de l'Ecologie, une « coexistence durable entre urbanisme et industrie ».

La circulaire du 26 janvier 2009 relative à la mise en œuvre des PPRT stipule que « la bonne mise en œuvre de ces plans permettra à la fois la mise en protection des populations qui sont aujourd'hui soumises à des aléas technologiques trop important et d'assurer une pérennité des sites industriels concernés dans leur environnement ».

L'objectif du PPRT a été réitéré par la circulaire du 11 avril 2013 indiquant que « les plans de prévention des risques technologiques, créés par la loi du 30 juillet 2003 suite à la catastrophe d'AZF à Toulouse, ont pour objectif, en traitant les

situations héritées du passé, d'améliorer et de pérenniser la coexistence de l'activité des sites industriels dits à haut risque avec leurs riverains »

Un rapport souligne cette difficile conciliation, parlant de « concilier l'inconciliable » et précisant que « la sécurité limite toujours le développement », et que « la réussite du PPRT réside dans l'art d'accommoder les exigences de sécurité avec les impératifs de développement, de rendre compatibles deux nécessités impérieuses totalement opposées dans leurs principes ».

Cette nécessité se retrouve dans les conclusions du commissaire du gouvernement Francis Lamy, dans l'arrêt Boudier rendu par le Conseil d'État le 2 avril 2003, dans lequel il précise la nécessité de reconnaître « un minimum de souplesse à des entreprises qui, œuvrant dans les secteurs concurrentiels, doivent pouvoir s'adapter aux changements technologiques et aux exigences de leur clientèle et organiser leur production de la façon la plus compétitive ».

La mise en œuvre des PPRT fait resurgir certaines problématiques concernant les possibilités d'évolution des sites.

Il faut aussi rappeler que le PPRT « français » est unique en son genre, allant au-delà des exigences de la directive européenne. On constate d'ailleurs que les autres États-membres ne l'ont pas suivi.

Par contre la réglementation ICPE est européenne et place les industriels sur un même pied d'égalité.

1521.7 Il ne faut pas confondre réglementation ICPE et réglementation PPRT

Il faut relever que la démarche en amont relève de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement et est financée intégralement par l'industriel. Elle ne peut pas être confondue avec les critères réglementaires de ceux qui sont mis en application dans le cadre de la démarche PPRT.

En amont de la démarche du PPRT, on trouve la mise en place par l'exploitant de mesures de maîtrise des risques. La circulaire du 29 septembre 2005, abrogée et reprise par la circulaire du 10 mai 2010, fixe des critères permettant d'évaluer la démarche de maîtrise du risque accidentel par les exploitants d'établissements classés Seveso et de considérer l'acceptabilité d'un phénomène dangereux en fonction de sa cotation en gravité et probabilité.

Les DDAE (Demandes d'Autorisation d'Exploiter), études d'impact, EDD (études des dangers) déjà gérées dans le cadre de la réglementation ICPE ne prennent pas en compte les zones grisées, d'ailleurs la note de doctrine PPRT de 2007 précise : " l'emprise foncière des installations doit être grisée sur le plan de zonage et correspond à une zone d'interdiction de tout bâti ou activité ou usage non liés aux installations. Ces interdictions ne sont pas motivées par l'aléa, mais sont destinées à enclencher une révision du PPRT si l'exploitant venait à se séparer de tout ou partie de son terrain".

1521.8 Quelle valeur accorder à l'argument selon lequel en zone grisée G on ne connaît pas l'aléa et que c'est une "boîte noire"?

Le fait de dire qu'en zone grisée, on ne connaît pas les aléas et donc pas le risque est faux, car ces éléments sont connus des services de l'Etat par le biais des études des dangers.

On peut citer à titre d'exemple la construction en 2004 de l'unité Air Liquide en lien direct avec un Seveso II AS qui a été faite sur la base des scénarios des EDD identifiés par l'entreprise à l'origine du risque.

L'étude de dangers constitue la pierre angulaire du PPRT : cela s'est d'ailleurs traduit par un travail d'analyse des risques mené sur les installations industrielles en vue d'identifier les différents scénarii d'accidents.

Sur la base de cette expertise technique, et sous la supervision des services de l'État, l'industriel définit et met en place des mesures proportionnées de maîtrise des risques.

Les études de dangers constituent l'instrument essentiel de réponse à cette priorité et sont définies à l'article R.512-9 du code de l'environnement.

En outre, l'étude de dangers doit être réexaminée et, si nécessaire, mise à jour au moins tous les cinq ans.

Il faut également préciser qu'afin de tenir compte de l'évolution des connaissances techniques et scientifiques, le préfet peut, à tout moment, imposer la mise à jour de l'étude de dangers au moyen d'un arrêté complémentaire.

Il en va de même lorsque l'administration estime que la modification envisagée par l'exploitant est de nature à entraîner un « changement notable » des éléments du dossier d'autorisation, sans pour autant, induire une « modification substantielle ». C'est également le cas lors des modifications de la nomenclature ou en cas de remise en service de l'installation après un incident ou un accident.

Il en résulte qu'en amont du dispositif PPRT, l'administration peut imposer des mesures complémentaires à l'exploitant « afin de mettre en œuvre toutes les mesures de sécurité dites complémentaires afin que l'établissement atteigne un niveau de risque aussi bas que possible, compte tenu de l'état des connaissances et des pratiques, de la vulnérabilité de l'environnement, et dont le coût n'est pas disproportionné par rapport aux bénéfices attendus ».

Les dispositions prévues dans le cadre du PMA-AE, page 8 du règlement prévoient que :

- la transmission et le partage des résumés non technique des études des dangers ;
- la partage des REX en matière d'incidents et d'accidents survenus.

Il est clair que la DDAE qui sera faite par toute entreprise tiers (même si elle est en zone grisée) sera basée sur les éléments ci-dessus et que de ce fait, les services instructeurs en seront informés.

D'autre part, les services instructeurs sont informés de ce qui se passe dans les zones grisées en témoigne les pages 19,20 et 21, où le tableau recense la liste des EDD considérées dans le cadre du PPRT et leur référence au rapport de l'inspection des installations classées (DREAL) dans le cadre du CODERST.

1521.9 Les services instructeurs ont bien été informés de la décision de deux industriels de demander une zone grisée liée à leur zone d'emprise foncière

Le sujet a été abordé plusieurs fois dans le cadre des réunions concernant le règlement auxquelles les services instructeurs ont participé d'une manière régulière.

Le choix des services instructeurs n'apparaît pas être celui qui se dégageait le 26/12/2012 (réunion de Lillebonne) du consensus trouvé entre

industriels/collectivités et services instructeurs.

Pour EMCS: mail du 29/10/2013, adressé au représentant de la DREAL HN : " nous avons fait le choix de considérer la zone d'emprise foncière dont nous avons la propriété pour tracer le contour..." (repris dans l'avis du 13/12/2013 lors de la consultation des POA).

1521.10 L'arrivée d'un nouvel industriel SEVESO II AS pourrait remettre en cause le PPRT

Il ne faudrait pas mettre de freins au développement futur (afin de ne pas remettre en cause le PPRT dès le moindre changement), sinon la suspension du PPRT pourra être demandée par les industriels "contestataires sur la base de l'article 515-47 du code de l'environnement.

1521.11 L'extension des zones grisées ne modifie pas la sécurité des habitants, ni le zonage actuel du PPRT.

L'objectif du PPRT a été réitéré par la circulaire du 11 avril 2013 indiquant que « les plans de prévention des risques technologiques, créés par la loi du 30 juillet 2003 suite à la catastrophe d'AZF à Toulouse, ont pour objectif, en traitant les situations héritées du passé, d'améliorer et de pérenniser la coexistence de l'activité des sites industriels dits à haut risque avec leurs riverains »

La zone industrielle de Port Jérôme présente la particularité d'être compacte (située entre la Seine et le CD 81) et il n'y a pas d'interpénétration urbain/industrie, les parties habitées se situant au Nord du CD 81.

Ceci a permis aux industriels d'améliorer la situation en éloignant vers le sud les équipements, les plus à risques. Le développement en cours de Port Jérôme II et le développement futur de Port Jérôme III se font et se feront en continuité de la zone industrielle, entre Seine et CD 81.

La modification des zones grisées ne modifie pas la sécurité des habitants, ni le zonage actuel du PPRT.

1521.12 Des observations massives émises dans le cadre de l'EP allant à l'encontre des propositions des services instructeurs

PV de synthèse des observations 7 pages / 102 pages d'observations et 118 pages d'annexes.

Il convient à ce sujet de souligner le caractère unanime des observations émises par tous les maires concernés en rive droite, les habitants, les associations locales et les industriels (générateurs des risques ou pas), c'est assez rare pour que cela soit souligné.

On peut aussi souligner qu'une partie des habitants travaille, a travaillé ou a de la famille et des amis concernés.

D'autre part, les observations et les différents contacts que la commission d'enquête ont pu avoir au cours de l'enquête publique font ressortir que la culture de sécurité étroitement associée à la connaissance du risque est profondément

ancrée dans la population et que c'est en connaissance de cause qu'ils se sont exprimés.

1521.13 Les extensions de zones grisées ne doivent pas néanmoins gêner le projet de Port Jérôme III

Cette remarque est exposée par le maire de Petiville (registre page 4):

"La définition des zones grisées doit se faire en cohérence avec l'ensemble industriel et les projets de développement à venir. Les collectivités estiment qu'au sein du site industriel, afin de conserver une cohérence, **les zones peuvent être grisées dans les limites des propriétés foncières**, mais au delà des activités industrielles, tout en respectant les projets tels que Port Jérôme III. A ce titre, il convient de s'assurer que **son accès et sa desserte ne seront pas remis en cause** par une possible zone grisée".

1521.14 Les éléments de réponse apportés par les services de l'Etat dans le mémoire en réponse venant pondérer la vision des industriels

"La commission d'enquête peut donc remarquer que les exploitants peuvent avoir des avis différents. Il faut aussi noter que la Ville de Notre Dame de Gravenchon et la communauté de communes de Caux - Vallée de Seine mettent elles-mêmes en évidence, dans leurs courriers des 13 et 19 mai 2014, que le fait de griser les parcelles, propriété d'ESSO, dans le secteur de la Porte Saint-Georges « empêcherait les aménagements tels que prévus, décalant le projet (d'aménagement de Port Jérôme III) dans sa globalité, en direction de l'Est."

* note de la commission d'enquête: l'avis du maire de Petiville, page 4 du registre de cette commune va dans le même sens.

"La société AIR LIQUIDE, et l'AEPJR citent des PPRT qui ont suivi une autre logique. Ils omettent de dire que d'une part d'autres PPRT ont retenu la même logique que celle présentée par les services instructeurs (SYNGENTA à Saint-Pierre-la-Garenne, TRAMICO à Brionne, BASF à Saint Aubin les Elbeuf, Petroplus à Petit Couronne), et omettent aussi de préciser les contextes particuliers dans lesquels les zones citées ont pu être grisées : Air liquide à Jarrie est exposée principalement à un aléa toxique, mais à aucun aléa thermique, et à un aléa de surpression faible. Et les terrains entre Total et Antargaz à Donges sont occupés par des canalisations de transport et une zone de traitement des terres polluées. Ils sont donc déjà dévolus à un usage connexe à l'activité de raffinage".

* note de la commission d'enquête: la commission d'enquête avait bien noté cette disparité de traitement liée à l'applications de textes imprécis et de circulaires sans valeur réglementaire et regrette qu'un décret d'application de la Loi Bachelot n'ait pas mis toutes les plateformes de France sur un même pied d'égalité en matière de traitement, ce qui aurait évité la situation actuelle.

"Pour les projets portés par les activités à l'origine des risques dans leurs zones d'effet, le PPRT ne prévoit aucune restriction particulière. Concrètement, concernant les zones situées sur la partie Est de la propriété ESSO RAFFINAGE, les projets portés par ESSO et par EMCF pourront être réalisés sans conditions particulières prévues par le PPRT. Ceci a fait l'objet d'un amendement qui a été présenté à l'AEPJR le 21 mars pour répondre à son inquiétude que le PPRT ferait porter des contraintes sur les projets des industriels à l'origine des risques. Ceci

montre d'ailleurs que cette demande argumentée et justifiée a été entendue et comprise par les services instructeurs qui ont apporté les modifications nécessaires. Par conséquent, que les zones soient rouges ou grises ne présente pas de différence pour les activités à l'origine des risques".

* note de la commission d'enquête: la commission a bien noté cette avancée notable des services instructeurs concernant les activités à l'origine du risque; néanmoins, comme cela est précisé "gris = rouge" pourquoi tout simplement ne pas griser avec une restriction au règlement?

"En revanche, pour les projets portés par des tiers, l'avantage de maintenir la zone en rouge est que le PPRT, dans sa rédaction actuelle, présente les objectifs de protection sur les cartes jointes au règlement (cartes d'intensité / doses). Si la zone devient grisée, l'information n'est plus disponible dans le règlement du PPRT. Il faudra alors que le demandeur s'adresse à l'exploitant et/ou l'administration pour connaître ces objectifs. Ceci présente donc un inconvénient en termes de délai de mise à disposition des informations. Par ailleurs, tout le travail de rédaction du règlement, notamment sur l'article I.1.6 garantit la prise en compte des enjeux économiques".

* note de la commission d'enquête: comme précisé dans le cadre de ce mémoire de la commission concernant les zones grisées, celle-ci avec son degré de compréhension a noté que l'information concernant les aléas sera toujours disponible et à tout moment, l'administration tenant à jour le tableau des études de danger des industriels à l'origine du risque (et les autres aussi). Compte tenu que le logiciel de gestion de la cartographie est un logiciel de type "couche superposées", il suffit d'enlever une couche pour savoir à tout moment ce qu'il y a en dessous. Il en ressort que les délais invoqués en matière de mise à disposition des informations ne soient pas un argument bloquant (voir point 8 du présent mémoire).

1521.15 Examen du mémoire en réponse des services instructeurs concernant la partie "zones grisées"

"L'attention de la commission d'enquête est appelée sur l'importance de considérer ces phrases comme un propos introductif et non une définition réglementaire".

* note de la commission d'enquête: C'est bien ainsi que ces phrases avaient été interprétées.

"Lors des différents échanges pendant la période de rédaction du règlement, les projets successifs produits par les services de l'Etat n'ont fait l'objet d'aucune opposition sur le sujet du tracé des zones grisées. En particulier, les sociétés ESSO et EMCF n'ont jamais demandé de griser les prairies au sud du site avant la consultation des POA".

* note de la commission d'enquête: c'est vrai que les industriels concernés auraient pu faire une demande plus précise avant la fin de la concertation, mais les services instructeurs auraient du veiller à lever le plus tôt possible dans le déroulement de la procédure les ambiguïtés existantes.

"Par courrier du président de l'AEPJR du 14 juin 2013 adressé aux exploitants SEVESO seuil haut, ce dernier transmet un projet de délimitation de la zone grisée

proposé comme base de travail. Ce courrier fait suite au courriel de la DREAL du 31 mai qui transmettait les cartes des limites qui serviraient à la délimitation des zones grisées (cf pièce jointe). Ce projet ne propose pas de griser les prairies au sud de la raffinerie".

** note de la commission d'enquête : on ne peut que s'étonner de voir apparaître en juin 2013 des projets de délimitation des zones grisées, alors que ce point essentiel dans l'établissement du PPRT n'a pas été investigué "sur le fond" depuis le début de la procédure en 2009.*

Le manque de traçabilité des compte rendus considérés comme "officiels" , validés par toutes les parties, ne permet pas à la commission d'enquête d'avoir une visibilité nette sur le sujet.

"Les services instructeurs précisent à la commission d'enquête que la seule obligation qui existe aujourd'hui est une obligation de communication des industriels SEVESO vers les entreprises riveraines en cas de déclenchement de POI. Il n'existe donc pas aujourd'hui d'obligations de protection des personnes pour ces activités, c'est en réalité tout l'objet du PPRT qui a la possibilité de « prescrire des mesures de protection des populations face aux risques encourus relatives à l'aménagement, l'utilisation ou l'exploitation des constructions, des ouvrages, des installations et des voies de communication existant à la date d'approbation du plan qui doivent être prises par les propriétaires, exploitants et utilisateurs dans les délais que le plan détermine » (Extrait de l'article L515-16 du code de l'environnement)".

** note de la commission d'enquête: L'affirmation est vraie en ce qui concerne le POI. La protection concernant les personnes travaillant dans les entreprises riveraines est prévue dans le cadre du code du travail. La fonction première du PPRT étant de protéger les populations (art 3 de la loi du 30 juillet 2003).*

"Pour les projets portés par les activités à l'origine des risques dans leurs zones d'effet, le PPRT ne prévoit aucune restriction particulière. Concrètement, concernant les zones situées sur la partie Est de la propriété ESSO RAFFINAGE, les projets portés par ESSO et par EMCF pourront être réalisés sans conditions particulières prévues par le PPRT. Ceci a fait l'objet d'un amendement qui a été présenté à l'AEPJR le 21 mars pour répondre à son inquiétude que le PPRT ferait porter des contraintes sur les projets des industriels à l'origine des risques. Ceci montre d'ailleurs que cette demande argumentée et justifiée a été entendue et comprise par les services instructeurs qui ont apporté les modifications nécessaires. Par conséquent, que les zones soient rouges ou grises ne présente pas de différence pour les activités à l'origine des risques".

** note de la commission d'enquête: c'est effectivement une avancée marquante des services instructeurs, mais qui par contre ne règle pas le problème des zones grisées.*

"En revanche, pour les projets portés par des tiers, l'avantage de maintenir la zone en rouge est que le PPRT, dans sa rédaction actuelle, présente les objectifs de protection sur les cartes jointes au règlement (cartes d'intensité / doses). Si la

zone devient grisée, l'information n'est plus disponible dans le règlement du PPRT. Il faudra alors que le demandeur s'adresse à l'exploitant et/ou l'administration pour connaître ces objectifs. Ceci présente donc un inconvénient en termes de délai de mise à disposition des informations. Par ailleurs, tout le travail de rédaction du règlement, notamment sur l'article I.1.6 garantit la prise en compte des enjeux économiques. Ainsi, dans ces zones, et pour les projets des tiers, la rédaction et la carte proposées concilient les enjeux de protection des personnes et de développement économique".

* note de la commission d'enquête: si la protection des personnes dans les entreprises tiers est normale, la notion d'indisponibilité de l'information ne tient pas, car elle existe toujours au travers des EDD transmises à l'administration et des cartographie d'aléa... Par contre l'argument disant que cela nécessitera du temps pour avoir l'information est vrai, mais n'est pas un argument pertinent pour définir les zones grisées et les zones rouges.

En résumé, en ce qui concerne les zones grisées:

L'association et la concertation n'ont pas été menées à leur terme sur le sujet et on peut regretter que le projet de PPRT ait été mis en EP "trop tôt" alors que cette question latente n'avait pas été réglée auparavant.

Il n'appartient pas à la commission d'enquête de "légiférer" sur le sujet, ni de créer une jurisprudence; elle relève qu'en l'état actuel, la situation n'est pas tranchée et qu'elle doit impérativement l'être avant la décision de mettre en place le présent PPRT.

Les observations déposées au cours de l'enquête et le mémoire en réponse des services instructeurs montrent bien qu'il existe encore de nombreux obstacles concernant cette question.

La commission note:

- une lecture différente selon les parties (industriels, services de l'Etat et collectivités) des supports de référence ;
- des supports réglementaires inexistantes et des circulaires d'application sans valeur réglementaire ;
- à la base une volonté de chaque partie concernée de défendre les intérêts qu'elle représente, compréhensible par la commission ;
- une volonté des différentes parties de faire aboutir le PPRT, mais qui bute sur des incompréhensions et une lecture différente des enjeux ;
- des avancées des services instructeurs : grisage de certaines zones, addendum d'avril 2014

Néanmoins, les observations unanimes formulées par les différentes parties prenantes, autres que les services instructeurs et particulièrement les industriels , laissent à penser que les juridictions administratives seront saisies du dossier si satisfaction ne leur est pas donnée, sans préjuger des décisions de ces mêmes juridictions.

1522 Le règlement du PPRT et la démarche d'association et de concertation

"La version présentée à la consultation des personnes et organismes associés (POA) le 18 octobre 2013 est le résultat de cette concertation et de cette association.

Seul l'article I.1.6 (qui transcrit les objectifs de la note « plates-formes » de juin 2013) devait encore être modifié pour prendre en compte les dernières remarques

formulées par l'AEPJR. Malgré tout ce travail de concertation, les POA, y compris ceux qui faisaient partie des groupes de travail ont formulé de nombreuses remarques (118 remarques - cf bilan de la concertation) pendant la consultation des POA. Ces remarques étaient à la fois des remarques de forme et aussi des remarques de fond et ont principalement été formulées par les membres des groupes de travail. Cet aspect mérite d'être souligné car un temps important a été accordé aux acteurs locaux pour s'exprimer pendant ce processus d'élaboration, avant la consultation des POA. Il aurait été plus efficace que ces acteurs fassent part de leurs remarques pendant les réunions du groupe de travail afin que les points puissent être présentés, expliqués et discutés. La rédaction présentée en consultation aurait donc pu tenir compte de ces commentaires et les services instructeurs ont toujours été disponibles pour trouver une rédaction qui fasse consensus".

** note de la commission d'enquête: c'est vrai, entre autres que les questions primordiales, ressorties au moment de la consultation auraient mérité d'être traitée avant, c'est ce que nous pensons. Effectivement on ne peut que regretter que les services instructeurs, conscients du problème, n'aient pas cherché à éviter cet écueil.*

Le fait que de très nombreux commentaires aient été formulés pendant la consultation des POA a conduit les services instructeurs à examiner les commentaires et modifier le règlement à plusieurs endroits, à l'issue de cette consultation, non seulement pour prendre en compte certaines demandes, mais aussi pour corriger ou affiner la rédaction lorsque les contributions montraient qu'elle pouvait être mal comprise".

** note de la commission d'enquête: c'est également vrai que de très nombreux avis ont été intégrés (115 sur 118)*

Par contre corriger ou affiner la rédaction... cela n'a pas été toujours bien compris par tout le monde! Le nombre des commentaires et leurs impacts aurait justifié de nouvelles réunions pour éviter les problèmes rencontrés ensuite.

"Sur les remarques de fond, il est important de rappeler à la commission d'enquête un extrait du guide méthodologique d'élaboration du PPRT qui précise que « L'objectif est de tendre vers une élaboration du PPRT partagée entre les personnes et organismes associés et l'État, même si l'État reste maître des décisions finales. » C'est d'ailleurs ce qui a été rappelé lors de la réunion publique du 5 mai 2014 au cours de laquelle Monsieur le sous-préfet du Havre a précisé que concertation ne voulait pas dire coproduction".

** note de la commission d'enquête: La commission avait compris et intégré cette recommandation depuis le début de son travail.*

Par contre l'élaboration nous semble actuellement loin d'être partagée compte tenu du nombre d'observations.

"A ce sujet, les services instructeurs portent à la connaissance de la commission d'enquête « le guide des pratiques d'association et de concertation » dans le cadre des PPRT qui précise notamment à sa page 4 la définition de l'association : Notion réglementaire issue du code de l'urbanisme (article L. 121-4), l'association désigne tout mode de travail collaboratif permettant à plusieurs acteurs de co-

concevoir un projet ou une vision commune autour d'un sujet prédéfini.

L'association s'effectue de manière nécessairement contradictoire, participative avec une implication forte et continue de l'ensemble des participants.

Néanmoins, si l'association consiste en de la co-élaboration, elle n'est pas de la co-décision. En d'autres termes, si l'ensemble des partenaires de l'association est invité à contribuer pour aboutir à la meilleure réflexion possible, le pouvoir de décision reste lui toujours entre les mains exclusives de l'État".

* note de la commission d'enquête: De même, la commission connaissait ce document et on en avait pris connaissance dès le début de ses travaux.

Les services instructeurs oublient de citer la dernière phrase du paragraphe de ma même page: "une clé de la réussite d'un PPRT est donc la capacité de trouver, en fonction du contexte local, le juste équilibre entre ces différents niveaux de participation", est-ce bien le cas ici?

Une phase a du être ratée, celle décrite en page 7 du même document:

"Durant la procédure PPRT, une phase particulièrement importante à considérer au regard de l'association et de la concertation est la phase dite de stratégie.

C'est durant cette phase que la réflexion est menée sur les grandes orientations à donner au PPRT. C'est donc un moment clé où la concertation et l'association doivent être minutieusement conduites en vue d'assurer:

- une vision partagée des questionnements clés à débattre dans le cadre du PPRT;
- un débat large et ouvert sur les différentes options possibles pour apporter des réponses adaptées aux spécificités du contexte local;
- une bonne compréhension, par l'ensemble des acteurs et du public, de l'intérêt et parfois de la nécessité des mesures ainsi décidées. En effet, le PPRT peut induire des décisions impactant directement la vie quotidienne des personnes (expropriations, mesures de renforcement du bâti...) , il est donc important que ces personnes comprennent l'intérêt de ces mesures"

Il est encore précisé à la même page 7:

" lors de l'avis des personnes et organismes associés... Ceux-ci précisent par avis officiel, les points d'accord et de désaccord constatés au regard de cette proposition... Sur la base d'un tel avis , une nouvelle version du projet de PPRT peut être réalisée si cela s'avère nécessaire"

et complété à la page 8 par:

" un décideur final unique... mais des espaces de négociations certains .

Quels que soient les dispositifs de concertation et d'association développés, il est important de rappeler que cela ne revient pas à mettre en place de la co-décision.

En effet, le décideur final et unique demeure l'Etat.

Néanmoins, si les acteurs autres que l'Etat ne sont pas décideurs, ils peuvent de part leur participation grandement contribuer à orienter et à construire la décision finale. En effet, il est erroné de considérer que seul le pouvoir de décision permet d'avoir un impact sur le PPRT".

"Les textes ne prévoient pas d'obligation systématique de modifier les documents comme les POA l'auraient souhaité. L'élaboration du PPRT est confiée aux services instructeurs et la procédure basée sur l'association et la concertation a pour but

de rassembler le plus tôt possible les remarques des uns et des autres. Les services instructeurs sont également les garants de ce que la rédaction proposée au préfet soit conforme aux textes en vigueur, les POA apportant leur contribution et faisant part de leurs besoins et préoccupations légitimes".

** note de la commission d'enquête: même remarque que ci-dessus*

"Concernant les modifications apportées par les seuls services instructeurs, la note ci-jointe explique et montre que ces modifications ne sont pas substantielles. Ce sont des modifications visant à clarifier la rédaction du règlement. Il est évident que les services instructeurs n'auraient pas pris la liberté de modifier substantiellement le règlement en dehors de toute concertation / association. Certains acteurs considèrent qu'il s'agit là d'une faille dans le processus d'association / concertation, ce qui n'est pas exact. En effet, les modifications ont, en toute transparence, été listées dans le bilan de la concertation, page 25 à 27. Ce bilan a été transmis à l'ensemble des POA. De ce fait, l'enquête publique a permis de porter à la connaissance du public les modifications apportées. Compte tenu du fait que ces modifications ne sont pas substantielles, les services instructeurs considèrent qu'elles ne portent préjudice à aucun des acteurs locaux et qu'elles améliorent la lisibilité du document et proposent donc de maintenir ces modifications, sauf celles visées au § VI ci-après".

** note de la commission d'enquête: Il est clair que ce n'est pas ressenti comme cela par les différents acteurs*

"Il est relevé dans les avis de ESSO, EMCF et de l'AEPJR que les services instructeurs auraient « dénaturé le projet et galvaudé le travail de concertation par une méthode de travail peu élégante ». Les éléments de réponses ci-joint, montreront à la commission d'enquête que tel n'est pas le cas et que cette formulation ne correspond en rien à l'attitude des services de l'État qui se sont tenus à la disposition des acteurs locaux tout au long de la procédure. Il est bon de rappeler que la concertation ne peut être réalisée que si les acteurs font preuve de respect et d'écoute les uns envers les autres, ce qui ne semble plus être le cas à la lecture de ces avis. Il est en particulier inexact de parler de « revirement non-fondé des services instructeurs » (cf. le détail des réponses ci-joint), la position de l'Etat étant au contraire caractérisée par une grande constance sur les sujets litigieux. Il semble que ce soit l'insatisfaction de certains acteurs face aux réponses apportées par les services de l'État sur le sujet des zones grisées qui motive de tels propos".

** note de la commission d'enquête: Il est regrettable que les termes employés renforcent la polémique autour du sujet.*

La commission a noté que la procédure a bien été menée dans un souci d'assurer un maximum d'association et de concertation pendant la majeure partie du projet. Il semble par contre qu'il y ait eu un point de rupture fin 2013, certainement créé par l'aspect "zones grisées" ce qui est regrettable.

En résumé, en ce qui concerne le règlement du PPRT et la démarche d'association/concertation:

si les phases d'association et de concertation ont bien été menées, réglementairement parlant; il est clair que certains épisodes et au moins un au niveau de la stratégie concernant entre autres les zones grisées ait été ratée...

Il faut se rappeler ce que dit le guide PPRT au sujet de ces phases importantes de la démarche d'élaboration du PPRT:

"Le dialogue entre l'État, les élus, les industriels et les autres acteurs locaux est donc indispensable avant, pendant et même après le déroulement de la procédure. Les échanges se situent à plusieurs niveaux et doivent contribuer à développer une démarche d'appropriation du risque. Ils s'appuient principalement sur deux modes d'action : la concertation et l'association."

"La conduite des PPRT doit être menée avec les différents acteurs impliqués dans un contexte de compréhension mutuelle afin d'aboutir à une appropriation des risques en favorisant le développement de la culture du risque."

"Elle consiste en réunions de travail (et non pas seulement d'information) organisées par les services instructeurs des PPRT, qui seront l'occasion pour chacun de contribuer aux réflexions, formuler ou réagir aux propositions. L'objectif est de tendre vers une élaboration du PPRT partagée entre les personnes et organismes associés et l'État, même si l'État reste maître des décisions finales. Outre l'obligation qui en est faite par la loi, cette démarche contribue à l'instauration d'un climat de confiance nécessaire à l'appropriation des risques et des choix qui fondent le projet de PPRT."

Le règlement du PPRT de Port Jérôme est un document de 61 pages dont l'objectif est de définir les règles générales et particulières applicables aux sept zones du PPRT.

Le document est complet et résulte à priori d'un travail collaboratif entre les différentes parties concernées par son application pratique.

La commission a néanmoins été amenée à constater un certain nombre de controverses le concernant.

Comme le disent: la 3CVS, les communes de Notre-Dame-de-Gravenchon, Lillebonne et Petiville, l'AEPJR et les industriels:

" le dossier de l'enquête publique a été modifié par rapport au dossier soumis à la consultation des personnes et organismes associés (POA) d'octobre à décembre 2013. Si certaines de ces modifications répondent aux remarques présentées et sont pleinement légitimes et appréciées, d'autres relèvent de modifications unilatérales des services de l'Etat."

En effet, la version d'octobre 2013 qui était l'aboutissement de plusieurs mois d'association et de concertation, réunissant les services de l'Etat, les collectivités, les industriels et les associations locales (dont 25 réunions spécifiques services instructeurs/industriels sur le sujet zones grisées) a subi un certain nombre de modifications, certaines allant au-delà des demandes des POA et d'autres n'ayant jamais été évoquées auparavant.

Le projet de règlement du 18 octobre 2013 est bien celui proposé par les services instructeurs et la préfecture.

S'il n'étaient pas d'accord avec cette écriture du règlement, ils auraient souhaitable qu'à ce moment là, ils en réécrivent une autre avant de la proposer aux POA.

La version de règlement portée à l'enquête publique est globalement considérée comme apportant beaucoup de contraintes et étant anti économique (voir le point zone grisée "g" porteur de très nombreuses observations).

Il est également jugé complexe à appliquer pour des non initiés, susceptible d'interprétations, alors qu'il devrait être à la portée des différents utilisateurs. Comme cela a été précisé à plusieurs reprises au cours de l'enquête publique, les

services de l'Etat et les collectivités locales devront prendre un certain nombre de mesures organisationnelles pour apporter aide et conseils pratiques.

La commission a noté que les modifications unilatérales faites par les services de l'Etat et mentionnées dans le document "bilan de la concertation publique" aux pages 25 à 27 étaient destinées à : "clarifier la rédaction du règlement et à améliorer la lisibilité du document".

Néanmoins, bien qu'il y ait eu une volonté évidente de concertation depuis le début du projet de PPRT, la commission ne peut que regretter que celle-ci n'ait pas été étendue à tous les points et notamment ceux listés en pages 25 à 27 du document bilan de la concertation publique.

1523 La sous-traitance

1523.1 Les activités des sous-traitants/prestataires représentent un enjeu socio-économique fort

L'économie industrielle représente 8205 emplois, soit 31% des emplois* du territoire Caux vallée de Seine.

Sont également liés à cette activité industrielle, une grande partie des emplois de services aux entreprises (13% des emplois du territoire)* qui se sont développés avec la modification des modes de production: externalisation de certaines tâches telles que la maintenance, la sécurité, le nettoyage, le gardiennage, la communication.

Trois caractéristiques constituent à la fois la force et la fragilité de l'économie locale:

- la spécialisation chimique et pétrochimique;
- la présence de grands établissements créateurs d'emplois;
- l'importance de l'économie de service liée à la présence industrielle.

L'industrie à l'origine des risques est également le moteur d'une économie de sous-traitance. Les mutations économiques ont mené les industries à externaliser certaines fonctions qui n'étaient pas leur cœur de métier. Cette externalisation s'est traduite par l'émergence de services aux entreprises.

Sur Caux vallée de Seine, l'économie industrielle a permis le développement d'une économie de sous-traitance qui représente aujourd'hui 13% des emplois* du territoire (emplois de service aux entreprises).

Ce sont les activités qui génèrent le plus d'emplois: près de 2500 en 2006*.

L'importance de ces activités de service s'est également traduite par l'implantation et le développement de grands groupes spécialisés sous-traitants tels que SONOTRI, LAVAQUEST, SCOSI ...

* chiffres SCoT Caux Vallée de Seine

Déplacer les entreprises sous traitantes est défavorable à la compétitivité économique des dites entreprises sous-traitantes et prestataires, ainsi que pour leurs entreprise utilisatrices.

"De plus cela nuirait à l'activité industrielle locale. Si on ne peut plus le faire sur place, les travaux seront réalisés par d'autres." (observation CFDT 30 mai 2014)

1523.2 Les activités de sous-traitance/prestataires sont réalisées dans un contexte déjà sécurisé

Les activités sont réalisées dans la grande majorité des cas par des sociétés spécialisées, toutes engagées dans la démarche d'amélioration continue sécurité du

MASE (Manuel d'Assurance Sécurité des Entreprises).

Les travaux sont réalisés dans le cadre des plans de prévention prévus par le code du travail, sous la responsabilité des entreprises utilisatrices.

Les personnels sont habilités pour intervenir dans le cadre des certifications N1 (employé) et N2 (personnel d'encadrement) + qualifications appropriées aux interventions dans les entreprises à risques : soudage, jointage, CACES...

Ces activités sont encadrées par les entreprises à l'origine du risque : procédures d'accueil, sensibilisation et formation, participation aux exercices, inspections et audit périodiques ...

1523.3 Déplacer ces activités en dehors des zones des sociétés à l'origine des risques c'est déplacer les risques en en créant d'autres

Le déplacement des activités va augmenter le risque d'accidents du travail "déplacements routiers".

L'éloignement va multiplier le nombre de déplacements sur la route, augmentant ainsi le niveau de risque pour les employés concernés.

C'est d'ailleurs un souci exprimé par le syndicat CFDT:

"Les entreprises sous-traitantes concernées par ces travaux se retrouveraient dans l'obligation de devoir les réaliser sur des sites en dehors du site de Port-Jérôme. Donc des risques supplémentaires liés à l'augmentation des déplacements sur la route. La probabilité d'être victime d'un accident de la route est aujourd'hui supérieure à celle d'être confrontée à un accident majeur sur la zone.

La CFDT est donc inquiète d'une telle mesure et s'étonne de découvrir une telle contrainte sur le PPRT de Port-Jérôme alors qu'à sa connaissance, d'autres PPRT ne sont pas soumis à ce type d'exigences.

J'ajoute que les représentants des CHSCT du collège salariés sont aussi inquiets d'une telle mesure." (observation CFDT le 30 mai 2014).

1523.4 Les précisions apportées dans la version du règlement porté à enquête publique ne clarifient pas la situation

« Ces activités regroupent en premier lieu toutes les entreprises intervenant au sein des établissements à l'origine des risques ou au sein des activités de nature industrielle et similaire aux activités existantes ou au sein des activités en lien avec celles-ci sous réserve que la société prestataire intervienne un temps significatif (de l'ordre de 70% de son temps) dans au moins l'un de ces établissements ou activités. ». (Version validée par les POA en octobre 2013)

« Ces activités regroupent toutes les entreprises intervenant au sein des établissements à l'origine des risques, au sein des activités de nature industrielle et similaire aux activités existantes ou au sein des activités en lien avec celles-ci, sous réserve que la société intervienne un temps significatif (de l'ordre de 70% de son temps) dans au moins l'un de ces établissements ou activités.

Les prestations sont uniquement celles nécessitant une présence sur la zone, c'est à dire ne pouvant pas être réalisées hors du site" (version enquête publique avril 2014).

C'est la phrase *"Les prestations sont uniquement celles nécessitant une présence sur la zone, c'est à dire ne pouvant pas être réalisées hors du site"* qui fait débat car elle est imprécise et sujette à interprétation dans l'avenir, particulièrement en cas d'accident et de recherche de responsabilité .

La version de l'enquête publique ne donne plus les exemples d'activités qui avaient été définies d'un commun accord dans les groupes de travail POA et qui permettaient de clarifier la situation.

1524 Les infrastructures et les déplacements "doux"

1524.1 Généralités

Dans le PV de synthèse, la commission faisait apparaître qu'un certain nombre d'observations concernant les infrastructures routières liées au projet de PPRT laissent apparaître une forte préoccupation des industriels générateurs du risque, mais aussi des autres industriels présents sur la zone (particulièrement les entreprises du secteur logistique), ainsi que des collectivités locales.

Un des points majeurs des observations concerne l'utilisation de la RD 110 et du report de la circulation de transit sur d'autres voies, en particulier sur les RD 173 et RD 81.

Les problèmes suivants sont évoqués:

- le report du trafic vers la RD 173 avec augmentation potentielle du risque dans certaines zones, en particulier dans la zone de la société LANXESS;
- les conditions de mise en œuvre de la restriction de circulation sur la RD 110 (interdiction au trafic de transit, réservation au trafic spécifique de la zone, fermeture en cas d'accident) et particulièrement son financement et sa gestion future;
- la circulation en mode "doux" avec la réalisation d'un ensemble cyclable cohérent sur les RD 173 et 81 préalable aux restrictions de circulation sur la RD 110.

En ce qui concerne le cas particulier des entreprises de logistique liées à la zone:

"Le projet de PPRT comprend au sein du chapitre IV 2, mesures relatives à l'utilisation et à l'exploitation: des prescriptions applicables en matière de Transport des Marchandises Dangereuses (articles 2.1.2, 2.2.2, 2.3.2).

Ces prescriptions font état d'une interdiction de circulation et de stationnement des véhicules affectés aux transports de matières dangereuses. Il nous paraît indispensable de préciser que ces interdictions n s'appliquent pas aux entreprises implantées au sein de la zone industrielle".

En effet les véhicules de ce type, rattachés aux dites entreprises sont régulièrement amenés à stationner auprès des zones de parking des sites ou ils peuvent faire l'objet d'opérations ponctuelles de maintenance ou administratives, nécessitant leur accès régulier vers les sites des entreprises de logistique".

Les réponses apportées par les services instructeurs dans le mémoire en réponse font état de propositions positives pour solutionner cette problématique.

1524.2 En ce qui concerne les déplacements "doux"

"IV - Infrastructures et déplacements doux

Le thème des infrastructures et déplacements doux a fait l'objet de plusieurs réunions du groupe de travail. Les objectifs retenus n'ont pas été modifiés depuis la consultation des POA. Ceux-ci consistent en :

- la mise en place des panneaux d'interdiction et de jalonnement qui en découlent ;*
- la mise en place des panneaux d'information préventive ;*
- la mise en place de dispositifs dynamiques pour interdire les accès en cas d'accident industriel.*

Le financement a été abordé lors des réunions du groupe de travail. La clé de répartition n'avait pas été trouvée. Cependant des obligations existent déjà dans le PPI pour ce qui concerne l'information préventive et la gestion des situations d'urgence (cf. l'extrait du PPI ci-joint). Il n'est donc pas nécessaire de modifier le PPI pour le rendre compatible. Les décrets relatifs à la gestion de crise sont par ailleurs clairs sur le fait que c'est à l'industriel de prendre en charge l'interdiction des accès dans les zones proches d'un accident. Cette prise en charge inclut les aspects financiers. Le règlement PPRT a donc été modifié dans ce sens avant l'enquête publique.

En ce qui concerne les déplacements doux, compte tenu des travaux importants à réaliser pour la création d'itinéraires cyclables, un délai plus long a été toléré pour l'aménagement de ces itinéraires. Les cyclistes pourront donc continuer à circuler sur la RD110 jusqu'à ce qu'un aménagement soit réalisé sur les autres axes. L'enquête menée à la demande des services instructeurs sur la circulation des cyclistes sur la RD110 montre une fréquentation très faible, hormis les groupes de cyclotouristes qui circulent à des jours où le trafic poids lourd est interdit (cf. rapport du CEREMA en annexe 7).

1524.3 En ce qui concerne les accès aux différentes zones d'activité existantes et futures

VI - Proposition des services instructeurs

Les services instructeurs proposent donc les modifications suivantes :

En référence à la réponse n° 13 du tableau ci-joint :

Article II-2.1.1.2 : le septième alinéa est remplacé par :

« - la réalisation d'infrastructures routières, ferroviaires et maritimes permettant la desserte des activités autorisées dans l'ensemble des zones du PPRT et l'acheminement des services de secours »

Article II-2.2.1.2 : le neuvième alinéa est remplacé par :

« - les modifications d'infrastructures routières, ferroviaires et maritimes permettant la desserte des activités autorisées dans l'ensemble des zones du PPRT et l'acheminement des services de secours »

Article II-3.1.1.2 : le onzième alinéa est remplacé par :

« - la réalisation d'infrastructures routières, ferroviaires et maritimes permettant la desserte des activités autorisées dans l'ensemble des zones du PPRT et l'acheminement des services de secours »

Article II-3.2.1.2 : le treizième alinéa est remplacé par :

« - les modifications d'infrastructures routières, ferroviaires et maritimes permettant la desserte des activités autorisées dans l'ensemble des zones du PPRT et l'acheminement des services de secours »

Article II-4.1.1.2 : le dixième alinéa est remplacé par :

« - la réalisation d'infrastructures routières, ferroviaires et maritimes permettant la desserte des activités autorisées dans l'ensemble des zones du PPRT et l'acheminement des services de secours »

Article II-4.2.1.2 : le quatorzième alinéa est remplacé par :

« - les modifications d'infrastructures routières, ferroviaires et maritimes permettant la desserte des activités autorisées dans l'ensemble des zones du PPRT et l'acheminement des services de secours »

Article II-5.1.1.1 : le quatrième alinéa est remplacé par :

« -les infrastructures routières, ferroviaires et maritimes permettant la desserte des activités autorisées dans l'ensemble des zones du PPRT et l'acheminement des services de secours »

Article II-5.2.1.1 : le quatrième alinéa est remplacé par :

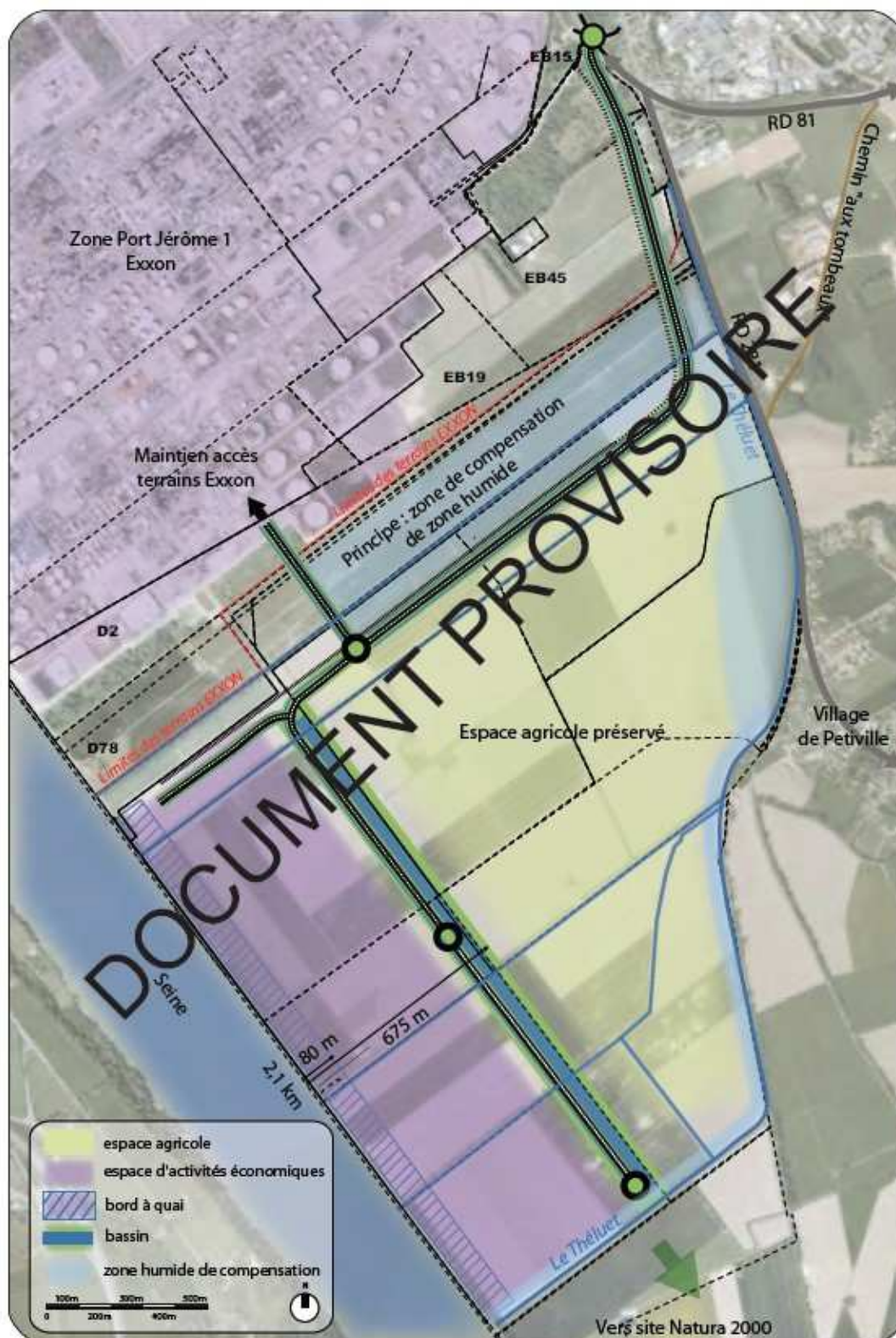
« -les infrastructures routières, ferroviaires et maritimes permettant la desserte des activités autorisées dans l'ensemble des zones du PPRT et l'acheminement des services de secours »

1524.4 Par contre, en ce qui concerne les accès à la future zone Port Jérôme III

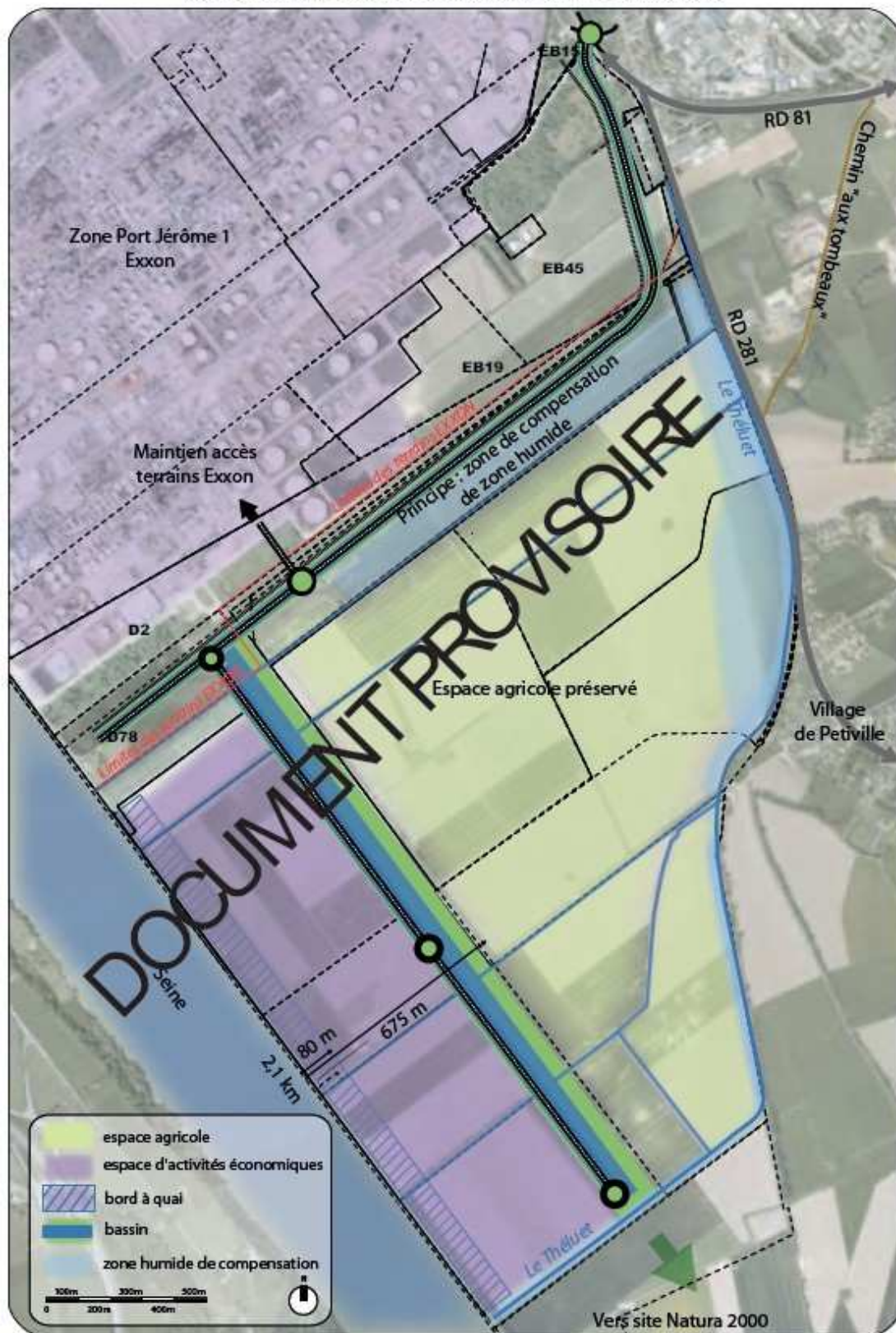
La desserte de la future zone d'activités "Port Jérôme 3" semble poser questions, tant aux collectivités concernées par son accès qu'aux services instructeurs.

Le plan du projet de ZAC en cours d'étude (plan joint n°2 - source CVS), prévoit une desserte à partir du carrefour de la Porte - St Georges, point d'entrée unique envisagé sur la ZAC Port-Jérôme 3, sans empiètement sur la propriété d'EXXON, mais en suivant la limite de propriété de celle-ci.

Plan pédagogique du projet Port Jérôme III - Scénario 1
 Mesure compensatoire environnementale - Variante 1 - Juillet 2013



Plan pédagogique du projet Port Jérôme III - Scénario 2
 Mesure compensatoire environnementale - Variante 1 - Juillet 2013



Les collectivités souhaitent que le zonage du PPRT, ne rende pas impossible la création de la ZAC et son accès depuis le carrefour de la Porte - St Georges. Les services instructeurs considèrent qu'un classement de la totalité de la propriété EXXON en zone "grisée", rendrait impossible sa réalisation.

On remarque que dans le projet de zonage du PPRT soumis à enquête, le chemin d'accès traverse différentes zones du PPRT pour desservir une future ZAC située très majoritairement hors PPRT.

Or la modifications des paragraphes du règlement du PPRT proposé par les services instructeurs prévoient, tant pour une réalisation qu'une modification d'infrastructures routières, que celles-ci sont possibles pour desservir toutes les zones du PPRT, or l'essentiel de la ZAC est comme indiquée précédemment hors zonage. Ceci revient à considérer que la "zone blanche" sans réglementation particulière est une zone du PPRT.

L'article 2.2.1.2 concernant les "zones grisées" étant modifié suivant les mêmes principes "la desserte pouvant concerner toutes les zones", rien ne s'oppose à ce titre à la demande d'EXXON de griser toute sa propriété, car quelque soit le type de zones la desserte est possible, mais en plus dans la solution envisagée pour la ZAC (scénario 2, aujourd'hui privilégié), le chemin d'accès serait situé en dehors de la propriété EXXON "grisée".

La question non résolue à ce jour au vu du règlement est : "peux-t-on desservir une zone blanche non réglementée, à partir de zones réglementées?"

En résumé, sur le sujet infrastructures et les déplacements "doux"

Les problèmes posés par les déplacements doux sont pris en compte, particulièrement en ce qui concerne le décalage qui existait entre la fermeture de la RD 110 au transit "doux" et la mise en sécurité "doux" des RD 173 et 81.

Les accès aux activités de la zone industrielle et de la future ZAC PJ III semblent à priori préservés en ce qui concerne les activités liées aux dites zones; mais certains points restent encore à éclaircir.

1525 La reconstruction et le changement de destination des bâtiments

Ce sujet a été abordé plusieurs fois dans les observations - propositions et contre-propositions déposées au cours de l'enquête et évoquées longuement par les industriels lors des deux entretiens de l'AEPJR avec la commission.

Le premier point concerne "la reconstruction d'un bâtiment détruit par un accident , technologique ou autre"

Autant il apparaît que si un bâtiment est détruit partiellement ou totalement dans le cadre d'un accident technologique lié à un phénomène dangereux tel que surpression ou effet thermique, il est logique de tenir compte du retour d'expérience de l'accident ,pour sa reconstruction éventuelle; autant il peut paraître exagéré en cas d'accident non technologique (accident non causé par un phénomène dangereux tel que cité ci-dessus) de ne pas autoriser la reconstruction sur la base des règles de construction initiales.

Le second point concerne "le changement de destination des bâtiments ".

Les réponses apportées dans le cadre du mémoire en réponse par les services instructeurs permettent selon la perception qu'en a la commission de régler ces questions:

"De ce fait, si une reconstruction devait avoir lieu pour un événement hors accident technologique, elle le serait avec les règles à l'origine ayant permis la construction du bien. Pour les biens existants, ceux-ci doivent permettre de protéger les personnes qu'ils abritent ou faire l'objet de travaux permettant d'obtenir cet objectif avec des règles de construction ou d'exploitation, donc même conclusion que pour les projets neufs, pas de contraintes supplémentaires"

"La rédaction soumise aux POA, autorisant « les changements de destination à l'exception de ceux relatifs aux usages à caractère d'habitation, d'hébergement hôtelier, de bureaux, de commerce, d'artisanat, d'exploitation agricole ou forestière ou entrepôts » ne permettait pas d'assurer suffisamment la protection des personnes, ni de respecter la philosophie du groupe de travail en matière de possibilité d'implantation sur la zone. En effet, cette rédaction aurait, par exemple, autorisé un changement de destination à usage d'enseignement (école, collège, etc). La rédaction soumise à l'enquête publique autorise les changements de destination pour tous les usages correspondants aux usages de bâtiments existants et maintenus dans la même zone (G, R, r ou B), ou de bâtiments autorisés à s'implanter dans cette même zone. Cela correspond à l'esprit du groupe de travail".

15/3 Examen détaillé de chaque réponse du mémoire en regard des observations/propositions et contre-propositions

Le tableau Excel ci après propose les commentaires de la commission pour chacune d'entre-elles; avec renvoi vers le paragraphe ci-dessus pour les sujets répétitifs.