

**Enquête publique unique
Projet de PPRT de PORT JEROME
et DUP en vue d'une expropriation**

Procès verbal de synthèse des observations

Par arrêté inter-préfectoral du 20 mars 2014, MM.les Préfets de Seine Maritime et de l'Eure ont prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique concernant:

- 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 pour expropriation
- une enquête parcellaire concernant la commune de Lillebonne

Pour réaliser celle-ci, 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, membre titulaire de la commission;
- Michel NEDELLEC, Proviseur de lycée retraité, membre suppléant de la commission;

a été désignée par une ordonnance de M. le Vice Président du Tribunal Administratif de Rouen, en date en date du 13 février 2004 sous la référence d'affaire n° E14000015/76.

Celle-ci a été complétée par une "décision complémentaire" en date du 18 mars 2014 qui étendait le champ de l'enquête publique à une enquête unique.

Au cours de cette enquête publique unique qui s'est déroulée du 14 avril 2014 au 21 mai 2014 inclus, soit une durée effective de 38 jours, les membres de la commission d'enquête ont tenu dix permanences au cours desquelles ils ont reçu 32 personnes:

- le lundi 14 avril de 14h30 à 17h30 à Notre-Dame-de-Gravenchon:4 personnes
- le vendredi 18 avril de 09h00 à 12h00 à Lillebonne:0
- le mercredi 23 avril de 16h00 à 19h00 à Saint-Jean-de-Folleville:2 personnes
- lundi 28 avril de 15h00 à 18h00 à Quillebeuf-sur-Seine: 3 personnes
- le mardi 29 avril de 16h00 à 19h00 à Petiville: 2 personnes
- le mardi 06 mai de 16h00 à 19h00 à Lillebonne: 5 personnes
- le samedi 10 mai de 09h00 à 12h00 à Notre-Dame-de-Gravenchon: 2 personnes
- le mardi 13 mai de 15h30 à 18h30 à Saint-Aubin-sur-Quillebeuf: 4 personnes
- le samedi 17 mai de 09h00 à 12h00 à Lillebonne: 2 personnes
- le mercredi 21 mai de 14h00 à 17h00 à Notre-Dame-de-Gravenchon: 8 personnes

Conformément à l'arrêté inter-préfectoral cité ci-dessus, le présent procès verbal de synthèse reprend les observations, propositions et contre propositions recueillies au cours de l'enquête, ainsi que les observations formulées par la commission d'enquête.

Il a été remis le 27 mai 2014 aux services de l'Etat responsables dudit projet dans les délais prescrits par les textes relatifs à l'enquête publique.

Les services de l'Etat disposent de 12 (douze) jours à compter de cette même date pour remettre leur mémoire en réponse détaillé à la commission d'enquête.

1/Relevé des observations

Les six registres d'enquête mis à la disposition du public dans les mairies concernées par le PPRT de Port Jérôme: ont tous fait l'objet de dépositions de la part du public, le tableau ci-dessous en fait un résumé

Commune	Nombre de dépôts	Nombre d'observations	Origine des dépôts	Types de dépôts	Nombre de pages
Lillebonne	5	53	Dutot - Lanxess - Cabot Carbone - Cauvin	Registre et mémoires	19
Notre Dame de Gravenchon	21	91	Duménil - Sébire - Chevin - Ville Notre Dame de Gravenchon - Ville de Lillebonne - Primagaz - AEPJR - EMCS 6 ESSO - Terreos - APDILE - EcoChoix - De risjke - Sonotri - Lavaouest - GCA Logistics - Christain 76330 - Trapil	Regitre, mémoires, courriers et courriels Nb: l'observation de Morgan est hors PPRT	75 + 118 pages annexes
Petiville	1	3	Moreira (Maire)	registre	3
Quillebeuf sur Seine	1	1	Hare	registre	1
Saint Aubin sur Quillebeuf	2	5	Simon - Air Liquide	registre	3
Saint Jean de Folleville	1	1	Maupu	registre	1
total	31	154			102 + 118 pages annexes

Le tableau montre également que 2 (deux) courriers ont été reçus par la commission; 6 (six) courriels ont été reçus sur le site internet de la mairie de Notre-Dame-de-Gravenchon, siège de l'enquête et 1(un) sur le site d'échanges liés au PPRT du SPPPI.

2/Synthèse des observations

Elles concernent les grands thèmes suivants:

- 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.

2.1 Le règlement du PPRT et la cartographie associée

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.

D'autre part, le règlement est jugé complexe à appliquer, susceptible d'interprétations, alors qu'il devrait être à la portée des différents utilisateurs.

2/2 Les zones grisées "G"

"Pour le cas du PPRT de Port Jérôme, il a été retenu à la fois les limites physiques des installations générant des risques et les clôtures ceinturant les installations" (règlement du PPRT, chapitre II.2 /dispositions générales applicables en zones grisées "G").

Or le document "PPRT - Aide à la rédaction des pièces réglementaires" de Juin 2012 des Ministères MEDDE et MEDTL, s'il reprend les différentes délimitations possibles en ce qui concerne la "zone grisée", précise que:

" la zone grisée doit être définie avec l'exploitant en fonction de ses activités et de ses éventuels projets" (page 4 - paragraphe 1-2).

Par ailleurs, l'addendum au bilan de la concertation du PPRT de Port Jérôme (à insérer entre les pages 10 et 11) *"pour répondre à l'inquiétude des industriels, les services instructeurs, ont proposé de modifier le règlement en ajoutant dans chaque paragraphe concerné une mention qui précise que les projets industriels portés en zones R, r, B ou b lorsque cette zone R, r, B, b résulte des risques générés par l'industriel lui même ne sont pas soumis aux dispositions constructives autres que celles prévues en zone grisée.*

Ainsi, même si la zone n'est pas grisée, il n'y a aucune différence de contrainte entre une zone grisée et une zone R, r, B, b pour l'industriel à l'origine des risques."

2/3 les activités des sous-traitants/prestataires et leurs conditions de présence sur la zone grisée

La définition des activités prestataires et de sous-traitances autorisées en zone grisée, telle que proposée dans le règlement paraît floue et laisse penser que toute prestation pourrait être réalisée à l'extérieur de celle-ci.

Il ressort des différentes observations que le texte suivant concernant ce point proposé dans les différents articles du règlement est sujet à interprétations: *"que les prestations soient uniquement celles nécessitant une présence sur cette zone, c'est à dire ne pouvant être réalisées hors site"*

Cette disposition peut conduire à une délocalisation des activités, ce qui est contraire aux objectifs, tant économiques que de protection des personnes (problèmes liés aux déplacements routiers pouvant entraîner des accidents corporels) en effet, toute prestation, réalisée en particulier par un sous-traitant/prestataire peut aujourd'hui être réalisée en dehors du site. Elle peut également conduire à un "déplacement du danger", générant un nouveau risque ailleurs.

2/4 les conditions de reconstruction en cas d'accident non directement lié au risque majeur et de changement de destination des bâtiments

Le règlement proposé pour les opérations de construction ou de reconstruction est contraignant car il impose des mesures allant au-delà des exigences réglementaires, par exemple pour:

- des accidents non liés au risque technologique (règlement PPRT - article II 3.2.1.2, page 17, paragraphe 10)
- des bâtiments impactés par plusieurs types de zones (règlement PPRT - article II 1.2, page 9).

2/5 les infrastructures routières

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".

De même, ont été évoqués à plusieurs reprises les conditions d'accès aux différents secteurs de la zone industrielle *"il convient que les accès soient autorisés dans l'ensemble des zones"* (rouge et autres), mais également l'accès à la future zone de Port Jérôme III.

2/6 la procédure d'expropriation pour DUP

L'exproprié potentiel (garage DUTOT) considère que la problématique du garage aurait due être réglée lors de l'implantation de la société Primagaz sur la zone industrielle, le garage existant depuis 1984.

Il ne semble pas défavorable à priori à l'expropriation, moyennant une juste et préalable indemnisation qu'il estime de l'ordre de 991 000 euros (rapport d'expertise mis à jour en février 2014), en sachant qu'il existe un problème social lié au six employés du site.

Par contre des interrogations subsistent concernant:

- la destruction du bâti existant;
- la remise en état des sols (éventuellement nécessaire dépollution des terres);
- le coût de cette opération sera-t-il à la charge de l'exproprié?

2/7 le traitement des recommandations et leur financement

Le traitement de la mesure foncière découlant du PPRT par les collectivités et les riverains posent les problèmes suivants:

- interrogation sur droits et 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"

2/8 l'impact socio-économique du projet de PPRT

Au delà des industriels, les collectivités, les associations locales et les riverains sont attachés au maintien d'un équilibre dynamique entre les impératifs de sécurité des habitants de la zone et le développement harmonieux et contrôlé des activités économiques existantes et à venir.

3/ Détail des observations

31 dépôts ont été réalisés pendant cette enquête publique, mettant en évidence 154 observations.

Le présent procès verbal ne peut détailler chacune d'elles, nous vous invitons donc à vous reporter aux documents:

- pages de registres d'enquête;
 - mémoires;
 - courriers reçus par la commission;
 - courriels reçus au siège de l'enquête publique;
- jointes dans leur intégralité au présent procès verbal.

Outre les points majeurs évoqués au chapitre 2 du présent PV, on retiendra les sujets suivants:

- cartographie incomplète et non à jour;
- PMA-AE;
- absence de prescriptions ayant des impacts sur la prise en charge des travaux;
- Bac de Quillebeuf-sur-Seine et parking d'attente pour le covoiturage.

4/Les observations de la commission d'enquête

4/1 Le règlement du PPRT

Quelles sont les modifications réglementaires qui ont conduit à rectifier la version du règlement résultant de la concertation avec les POA? (version du 18/10/2013)

4/2 Les "zones grisées"

Pour déterminer les limites des "zones grisées", les services instructeurs ont retenu en ce qui concerne le cas du PPRT de Port Jérôme *"à la fois les limites physiques des installations générant les risques et les clôtures ceinturant les installations"* (chapitre II.2 du règlement d'avril 2014).

Quels sont les aspects réglementaires qui ont conduit les services instructeurs à faire ce choix? A la lecture des observations déposées dans le cadre de l'enquête publique, il semble que les zones grisées n'aient pas été définies *"avec l'exploitant en fonction de ses activités et de ses éventuels projets"* tel que cela est préconisé par le document « PPRT - Aide à la rédaction des pièces réglementaires de Juin 2012 à la page 4 ».

4/3 Les aspects socio-économiques du projet

Nous sommes interpellés par les nombreuses observations formulées par les industriels et les élus locaux quant aux impacts pouvant résulter des changements intervenus dans le dossier en matière de développement socio-économique.

Nous avons relevé en effet ce que disait M.WEISS, Président de 3CVS, au cours de la réunion publique du 05 mai 2013 :

"Il met en évidence les 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 ZI;

- 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'impact sur l'emploi;
- en matière d'attractivité de la ZI de Port Jérôme pour des entreprises SEVESO II seuil Haut. Compte tenu de la désindustrialisation progressive observée en France souhaite que ce sujet soit considéré comme crucial et pose la question " peut-on libéraliser au maximum l'implantation industrielle?" car "il est de plus en plus difficile de faire de l'industrie en France".

(extrait du compte rendu de la réunion publique du 05 mai 2014 validé) »

4/4 En ce qui concerne l'association et la concertation

Un dialogue de qualité entre les services de l'Etat, les élus, les industriels et les autres acteurs a été de mise pendant les cinq années d'élaboration du PPRT.

L'ensemble des observations formulées dans le cadre de l'enquête publique montre qu'aujourd'hui, n'existe plus le climat de confiance qui avait prévalu jusqu'aux modifications apportées au projet de PPRT d'octobre 2013.

Nous pensons que ce revirement de situation risque de perturber la mise en place du projet de PPRT.

4/5 Infrastructures et déplacements "doux"

Le principe de limiter les déplacements sur la RD 110 paraît recueillir l'assentiment du public concerné d'une part, mais celui-ci s'interroge néanmoins sur les modalités pratiques de réalisation (aspects techniques, financiers, juridiques).

D'autre part, il semble souhaitable que l'aménagement des nouvelles dessertes retenues (RD 173 et RD 81) soit réalisé préalablement à l'imposition de restrictions d'usage concernant la circulation sur la RD 110.

4/6 Les aspects sociaux de la DUP pour expropriation

Au delà de la fermeture du garage, une préoccupation forte se dégage concernant la suppression des six emplois de l'activité et le reclassement des personnes concernées.

5/Liste des documents annexés du présent procès verbal

une copie des documents suivants est annexée au présent procès verbal:

- 2 pages du registre d'enquête publique de la commune de Lillebonne
- 3 pages du registre d'enquête publique de la commune de Notre-Dame-de-Gravenchon
- 3 pages du registre d'enquête publique de la commune de Petiville
- 1 page du registre d'enquête publique de la commune de Quillebeuf-sur-Seine
- 3 page du registre d'enquête publique de la commune de Saint-Aubin-sur-Quillebeuf
- 1 page du registre d'enquête publique de le commune de Saint-Jean-de-Folleville

- un mémoire de la société LANXESS (8 pages)
- un mémoire de la société CABOT CARBONE (3 pages)
- un mémoire du Garage DUTOT (6 pages)
- un mémoire de 3 CVS (3 pages)
- un mémoire de la ville de Notre-Dame-de-Gravenchon (3 pages)
- un mémoire de la ville de Lillebonne (2 pages)
- un mémoire de la société Primagaz (4 pages)
- un mémoire de l'AEPJR (18 pages/5 annexes/40 pages)
- un mémoire de la société EXXONMOBIL France (16 pages/4 annexes/40 pages)

- un mémoire de la société ESSO RAFFINAGE (17 pages/4 annexes/39 pages)
- un mémoire de la société BENP TERREOS (5 pages)

- un courrier des associations ECOCHOIX et EPLH (1 page)
- un courrier de l'association APDILE (1 page)

- un courriel de la société DE RISJKE (1 page)
- un courriel de la société SONOTRI (1 page)
- un courriel de la société LAVAQUEST (1 page)
- un courriel de la société MORGAN (1 page)
- un courriel de la société GCA LOGISTICS (1 page)
- un courriel de la société TRAPIL (1 page)
- un courriel de particulier CHRISTIAN 76330 (1 page)

Soit un total de 102 pages principales et 118 pages d'annexes aux documents remis.

Le présent Procès Verbal de synthèse a été établi le 26/05/2014.

par les membres de la commission d'enquête

Jean Luc LAINE
Président

Max MARTINEZ
Membre titulaire

Bernard RINGOT
Membre titulaire

Il a été remis le 27 mai 2014 à:

- M. le représentant la DREAL HN
- M. le représentant la DDTM 76