



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Direction Régionale de l'Environnement, de  
l'Aménagement et du Logement de Haute-Normandie  
Unité territoriale du Havre  
Affaire suivie par Brigitte THOMAS  
Tél.✉: 02 35 19 32 95  
Fax : 02 35 19 32 99

LE HAVRE, LE 20 MARS 2013

## **Comité Local d'Information et de Concertation**

### **Zone Industriale-Portuaire du Havre**



#### **Compte-rendu de la réunion du 11 décembre 2012**

*Ce compte-rendu s'appuie sur les documents transmis préalablement et/ou en cours de réunion*

Le dix-neuvième Comité Local d'Information et de Concertation (CLIC) sur les risques industriels de la zone industrialo-portuaire du Havre s'est réuni le 11 décembre 2012 à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre, sous la coprésidence de M. Pierre ORY - sous-préfet du Havre et M. Philippe GIRONDEL, secrétaire général représentant M. GIUDICELLI - sous-préfet de Lisieux.

## **COLLEGE ADMINISTRATION**

---

### **TITULAIRES**

M. ORY	Sous-Préfet du Havre
M. GIRONDEL	Secrétaire général de la Sous-Préfecture de Lisieux
M <sup>mes</sup> NOLBERT et RAHIL	Sous-Préfecture du Havre
MM. BETTIONI et BOUILLAULT	SDIS 14
M. COLIBERT	SDIS 76 – Le Havre
MM. TIERCE et RISPAL	SDIS 76 - Yvetot
M <sup>me</sup> VISTE	DREAL Haute-Normandie – Adjointe au Chef de l'unité territoriale du Havre
M. HUART	DREAL Haute-Normandie - Chef du Bureau des Risques Technologiques Accidentels à Rouen
M. DUREL	DDTM – Le Havre
M. MACE	DDTM - Rouen
M. LAGRANGE	DIRECCTE - Le Havre

## **COLLEGE COLLECTIVITES TERRITORIALES**

---

### **TITULAIRES**

M. LECOQ	Mairie de Gonfreville-l'Orcher
M <sup>me</sup> GAUTIER HURTADO	Mairie de Saint-Martin-du-Manoir
M. DELLERIE	Mairie de Sandouville

### **SUPPLEANTS**

M. LEMOINE	Mairie d'Oudalle
M. LE MAITRE	Mairie de Saint-Vigor-d'Ymonville

### **MEMBRE ASSOCIE**

M. AUBER	Mairie de Saint-Jouin-Bruneval
----------	--------------------------------

## **COLLEGE EXPLOITANTS**

---

### **TITULAIRES**

M. CLAVAUD	CHEVRON
M <sup>me</sup> FELDMAN	CIM
M. VADROT	ERAMET
M. MALICORNE	LUBRIZOL FRANCE
M. ROUSSEL	TOTAL RAFFINERIE DE NORMANDIE - TOTAL PETROCHEMICALS FRANCE

### **SUPPLEANTS**

M. DUBOS	AIRCELLE
M. PICARD	CARE
M. ALAMÔME	SIGALNOR
M. GIBAULT	YARA FRANCE

### **MEMBRES ASSOCIES**

M. PICARD	LBC SOGESTROL
MM. CHERVY, FEUVRE, MORO, SIMON	GRAND PORT MARITIME DU HAVRE
M. PETAT	NORGAL
M. MAHIEU	SEPP
M. LE COZ	SHMPP

## COLLEGE SALARIES

---

### TITULAIRES

M. BOURGUIGNON	CFE-CGC - CHEVRON ORONITE
M. LAINE	CFTC – CHEVRON ORONITE
M. FLEURY	CGT – TOTAL MARKETING
M. BERTHELIN	CGT - TOTAL PETROCHEMICALS FRANCE
M. DELPECHES	CFDT- TOTAL PETROCHEMICALS FRANCE

### SUPPLEANTS

M. RUSTIN	CGT - CHEVRON ORONITE
-----------	-----------------------

## COLLEGE RIVERAINS

---

### TITULAIRES

M. DUMONT	ECO-CHOIX
M. BLOT	Estuaire Sud
M. THOURET	Comité du quartier des Neiges de défense et de protection de l'environnement - Le Havre

### SUPPLEANTS

M. HUARD	PEEP de la région Havraise
----------	----------------------------

### MEMBRE ASSOCIE

M. LIONS	ORMES
----------	-------

### Excusés :

#### **Collège Collectivités Territoriales:**

- la mairie du Havre

#### **Collèges Exploitants :**

- /

#### **Collèges Riverains :**

- /

#### **Collèges Salariés :**

- M. DUBURE – CFDT - ERAMET

M. ORY ouvre la séance du comité local d'information et de concertation de la zone industrialoportuaire du Havre en accueillant tous les membres présents.

M. ORY remercie M. GIRONDEL qui représente monsieur le sous-préfet de Lisieux et la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre de bien vouloir accueillir cette séance.

## I – APPROBATION DU COMPTE RENDU DU CLIC DU 28 JUIN 2012

---

Le compte-rendu de la réunion plénière du 28 juin 2012 est adopté à l'unanimité.

## **II – FAITS MARQUANTS ET ACTUALITES REGLEMENTAIRES**

*(Derniers textes parus, incidents significatifs, inspections SEVESO et dossiers présentés aux CODERST depuis le dernier CLIC) (cf diaporamas).*

Mme VISTE présente les derniers textes parus.

Un film est projeté afin d'expliquer la nouvelle Directive SEVESO III du 4 juillet 2012.

C. HUART explique que ce texte a pour objectif d'aligner la liste des substances concernées par la directive sur le nouveau système de classification des substances dangereuses du règlement CLP (règlement sur la classification, l'étiquetage et l'emballage des substances et des mélanges), qui remplacera progressivement le système actuel d'ici au 1<sup>er</sup> juin 2015. Il présente, à l'aide d'exemples, les nouvelles méthodes de classification des substances et les nouvelles dénominations de dangers.

C. HUART rappelle que la loi du 30 juillet 2003 a introduit l'obligation de rédaction d'études de dangers pour les ouvrages d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires, de navigation intérieure ou d'une installation multimodale dans lesquels stationnent ou sont chargées/déchargées des matières dangereuses. Il informe qu'une circulaire parue le 19 novembre 2012 vise à donner des orientations aux préfets pour l'instruction de ces études de dangers, l'identification des cas les plus prioritaires dans lesquels la réduction du risque doit être recherchée et la réalisation consécutive de porter à connaissance des élus de ces risques autour des ouvrages.

M. DELPECHES demande :

- si un point d'étape quant au classement des sites va être fait suite à l'application de la directive SEVESO III ?
- si on connaît les sites susceptibles d'être concernés par ce changement de classement ?
- si la loi REACH va aider à mettre en place les modifications apportées par la Directive SEVESO III ?
- si la directive SEVESO III va modifier les périmètres d'aléa définis par les PPRT ?

C. HUART répond que les textes d'application étant toujours en cours de discussion, rien n'est encore défini, mais que le ministère estime à 30 % le nombre de sites susceptibles de changer de classement. Pour ce qui concerne les périmètres d'aléa, il souligne que les dangers issus des activités des établissements sont déjà connus par le biais des études de dangers, et qu'il est peu probable que de nouveaux risques inconnus apparaissent. Il ajoute que le reclassement d'un établissement au niveau supérieur sera toujours étudié avec soin et au cas par cas, et pourrait, si nécessaire, entraîner la mise en place d'un nouveau PPRT.

Mme VISTE présente les incidents significatifs survenus depuis le dernier CLIC.

M. FEUVRE présente (cf. diaporama) les voies ferrées gérées par le GPMH sur la zone industrialo-portuaire du Havre et rappelle que le transfert de la gestion des voies ferrées de Réseau Ferré de France aux Ports Autonomes a été décidé par l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005. Il souligne qu'une phase de transition de 3 ans a permis aux Ports d'appréhender la gestion et la maintenance des réseaux ferrés et de rédiger un règlement de Sécurité de l'Exploitation sur le réseau portuaire validé par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire début 2011. Il ajoute que suite à l'appel d'offre lancé en 2011, deux sociétés prestataires ont été choisies pour intervenir sur le réseau ferré portuaire à partir de début 2012 :

- SNCF Infrastructures qui assure la circulation des trains en tenant les postes d'aiguillage,
- SOCORAIL qui assure la maintenance du matériel.

M. FEUVRE explique que le 11 août 2012 quatre wagons-citernes chargés ont déraillé alors qu'ils roulaient à la vitesse autorisée de 6 km/h, que cet incident est la conséquence d'un défaut de tenue de la voie dû à un léger décalage de trois fixations successives des rails sur les traverses qui a engendré à un surécartement des voies. Le choix d'un relevage par grue s'est imposé puisque les rails ayant été déformés par l'incident, il n'était pas possible de relever ces wagons-citernes à l'aide de chariots.

M. FEUVRE ajoute que c'est dans un souci de sécurité que le choix d'utiliser cet itinéraire sans aucune manœuvre de locomotive, pour desservir les industriels a été fait, en s'appuyant sur les retours d'expérience européens en la matière qui ont démontré que c'est dans les opérations de manœuvre qu'il y avait le plus grand risque d'incident. De plus, il précise qu'en 2011, cet itinéraire a été validé suite au passage d'un engin de mesure adapté qui mesurait l'écartement des voies.

Suite à cet incident, des visites d'inspection ont été organisées sur l'ensemble des voies ferrées empruntées par les transports de matières dangereuses, un plan de remise à niveau de ces voies a été mis en place et l'audit, initialement prévu, des prestataires a été engagé.

M. FEUVRE conclut en précisant que depuis 2008 le GPMH a doublé chaque année le montant dédié à la maintenance du réseau, soit 2 à 3 millions d'euros/an.

M. BERTHELIN demande qu'elles sont les dispositions prises pour assurer la sécurité des salariés lors du passage de la voie ferrée située porte F de la société TOTAL PETROCHEMICALS FRANCE ?

M. FEUVRE répond qu'un plan d'action visant à améliorer la circulation et éviter les risques de collision par des dispositifs d'éclairage et l'automatisation de certains passages à niveaux est mis en place.

M. SIMON ajoute que des éclairages supplémentaires et des compléments de signalisation ont été mis en place conformément à ce qui avait été présenté aux différents CHSCT des entreprises concernées et validés par eux. Il précise qu'un appel d'offre pour l'automatisation du passage à niveau n° 28 « route de la plaine » a été lancé et les travaux prévus au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2013 et que deux passages à niveau sur PORT 2000 ont été remplacés par des ponts-rails. M. SIMON termine en confirmant que le plan d'action prévu continue.

M. DELPECHES regrette que les membres du CLIC n'aient pas été prévenus de l'incident, de ses causes et suites, ne serait-ce que par un mail et demande pourquoi les accès à la zone industrielle du Havre ne sont pas pourvus de moyens de fermeture empêchant l'accès en cas d'incident potentiellement grave ? Suite à l'incident survenu sur le Pont Mathilde à Rouen, il demande si ce scénario a été envisagé pour ce qui concerne les ponts d'accès à la ZIP et quels sont les solutions envisagées ?

M. FEUVRE répond qu'il n'y avait aucune intention de cacher l'incident et ses conséquences et que les informations seront diffusées aux membres du CLIC rapidement si un autre incident devait survenir. Il ajoute que le GPMH a mené des analyses de risques sur les conséquences d'incidents sur les ouvrages mobiles du port et les plans d'actions à mettre en œuvre dans ces cas et qu'elles pourraient être présentées aux membres du CLIC.

M. LECOQ précise que la commune de Gonfreville-l'Orcher a été informée de l'incident dans un délai acceptable et qu'aucune information ne justifiait qu'il fasse valoir son pouvoir de police pour empêcher la circulation sur la zone concernée. Il ajoute que seuls quelques systèmes de fermeture automatiques sont mis en place pour l'accès au Pont de Normandie et que d'autres sont à l'étude dans le cadre de l'ORMES. M. LECOQ souligne que dans le passé, lors d'incident, la circulation avait été suspendue par les services de gendarmerie ou de police et s'interroge sur l'efficacité du « tout automatique » auquel il préfère des « dispositifs de blocage automatiques manipulés de manière raisonnée ».

M. LECOQ demande que la transparence quant à la gestion, la maintenance du réseau des voies ferrées de la zone industrielle, extra entreprise ou intra entreprise, soit la règle et qu'une réflexion soit engagée sur la diffusion des informations concernant toutes les opérations ou contrôles effectués aux membres du CLIC dans l'objectif de tendre vers un risque zéro d'incident.

M. FEUVRE répond que les accidents de transport de matières dangereuses en wagons-citernes sont rares (1 en 2012 et 2 en 2009), que la gestion des incidents est encadrée par des procédures et que seule une procédure d'information des membres du CLIC est à définir.

M. BERTHELIN demande si les travaux envisagés sur les voies ferrées de la zone incluent l'automatisation de voie ferrée qui traverse la route de la plaine, porte Est de la société TOTAL PETROCHEMICALS FRANCE ?

M. FEUVRE répond que les travaux d'automatisation de cette voie vont être engagés au cours du 1er trimestre 2013.

M. ORY ajoute que l'information concernant l'incident des wagons-citernes, si elle aurait pu être plus rapide, a, en tout cas, été donnée. Il souligne l'efficacité des services de police sur la fermeture de l'accès à la zone industrielle en cas d'incident.

M. CHERVY rappelle qu'un Plan d'Alerte et de Bouclage s'applique à la zone industrialo-portuaire du Havre, pris en application du règlement local pour le transport des marchandises dangereuses. Il précise que ce plan prévoit la réception de l'alerte à la capitainerie qui la relaye aux autorités compétentes et ordonne un premier bouclage effectué par la Sécurité Portuaire, bouclage qui peut être requalifié par les services de secours à leur arrivée sur zone.

M. ORY confirme que si ce sont bien les services de la sécurité portuaire qui assurent le premier bouclage, il revient aux services de secours d'effectuer l'évaluation de la situation et définir les dispositifs à mettre en place pour la protection des personnes et la limitation de la circulation.

Mme VISTE présente les inspections qui ont été menées sur les différents sites depuis la dernière séance du CLIC et fait une synthèse des visites d'inspection inopinées relatives aux Plans d'Opération Interne des entreprises SEVESO effectuées en 2012.

M. FLEURY demande si la DREAL informerait les CHSCT des entreprises concernées des résultats de ces exercices POI ?

Mme VISTE répond qu'un courrier accompagné du rapport de ces inspections a été adressé à l'exploitant et que c'est par ce biais que les CHSCT peuvent obtenir l'information.

Mme VISTE présente les dossiers présentés au CODERST depuis le 22 décembre 2011. Ce point n'appelle pas d'observations.

### **III – PRESENTATION DU BILAN SGS**

---

M. ROUSSEL commente le bilan annuel des SGS 2012 des entreprises de la zone industrialo-portuaire du Havre en qualité de Président de la commission Risques de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre (cf diaporama).

Il souligne l'attachement de la commission à l'information des personnes sur le risque qui dans ce cadre :

- publie la lettre « Ensemble pour un développement industriel durable »,
- organise une rencontre annuelle sur le thème de la maîtrise des risques et des nuisances,
- favorise le dialogue avec les associations par l'intermédiaire de rencontres annuelles,
- informe « à chaud » sur les événements par l'intermédiaire de la plate-forme « Allo Industrie ».

M. ROUSSEL rappelle l'investissement continu des entreprises sur la réduction du risque à la source et la formation de leurs personnels.

M. ROUSSEL conclut en soulignant le travail collectif des occupants de la zone industrialo-portuaire en matière de maîtrise du risque et de réduction des nuisances. Il souligne l'attente qui existe en matière d'évolution réglementaire et propose la mise en place d'une plate-forme qui permettrait la communication des textes parus.

M. LECOQ demande si les redémarrages d'unités donnant lieu à des torchages importants et des nuisances sonores conséquentes ne pourraient être envisagées durant la journée afin d'éviter d'éveiller l'inquiétude des riverains lorsque ces nuisances se déroulent le soir très tard, voire la nuit.

M. ROUSSEL répond que les torchages sont plus visibles la nuit et donc plus inquiétants. Il ajoute que les redémarrages d'unité sont systématiquement programmés durant la journée et que les torchages de nuit sont la conséquence de dysfonctionnements intempestifs.

#### **IV – POINT SUR LES PPRT(s) DU HAVRE ET DE SAINT-JOUIN-BRUNEVAL**

Mme VISTE rappelle les dispositifs mis en place pour le financement des travaux qui pourraient être prescrits aux riverains dans le cadre du règlement des PPRT (cf diaporama).

M. LECOQ souligne que les dispositifs de crédit d'impôt ne sont prévus que jusqu'en 2014 et que rien n'est assuré pour les années suivantes alors que de nombreux PPRT ne sont pas encore prescrits. Il demande que des dispositifs supplétifs locaux soient envisagés si ces crédits d'impôts n'existent plus afin que les riverains soient indemnisés de leurs travaux et que ce point soit ajouté dans le règlement des PPRT.

M. ORY répond qu'il serait souhaitable qu'une évaluation des populations concernées par ces dispositions soit engagée et qu'à l'heure actuelle, il n'existe aucune certitude quant à la mise en place d'une indemnisation locale. Il ajoute, qu'à son sens, il est normal, dans ce contexte, que la solidarité nationale entre en jeu, mais qu'il est impossible de préjuger des décisions gouvernementales futures sur ce sujet.

M. LECOQ ajoute que les crédits d'impôt envisagés dans le règlement des PPRT sont considérés comme des « niches fiscales » et qu'il est difficile de faire partager ces préoccupations avec les députés non concernés par des PPRT dans le but de voter les lois de finance futures.

M. ORY répond qu'il faut donc, malgré sa complexité, se hâter de mener à terme le PPRT de la zone industrialo-portuaire du Havre afin de permettre aux riverains de bénéficier des crédits d'impôt prévus jusqu'en 2014.

M. THOURET souligne la disparité entre le montant du crédit d'impôt à destination d'un ménage constitué de 2 personnes et celui d'une personne seule. Il annonce que l'accord UIC/UFIP/AMARIS, discriminatoire pour une personne seule, sera dénoncé devant les tribunaux par les personnes concernées.

M. LECOQ souscrit à l'intervention de M. THOURET et ajoute que le sujet de l'accord précité conduisant à la participation des industriels à l'origine des risques et des collectivités locales à l'indemnisation des riverains doit être poursuivi. M. LECOQ souligne que c'est dans un souci de solidarité que les collectivités locales participent au dédommagement des riverains.

M. HUART complète en soulignant le souci constant du ministère à ce que la somme restant à la charge du riverain soit minime.

## **PPRT DE SAINT-JOUIN-BRUNEVAL**

Mme VISTE rappelle que ce PPRT, approuvé par arrêté préfectoral du 12 juillet 2012, est maintenant annexé aux documents d'urbanisme des communes de Saint-Jouin-Bruneval et de La Poterie-Cap d'Antifer.

## **PPRT DE LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DU HAVRE**

Mme VISTE en rappelle les principales étapes passées et informe des étapes futures (cf diaporama).

Suite à la réception de l'ensemble des études de vulnérabilité, Mme VISTE souligne les aspects qui seront examinés et ajoute que le résultat de ces travaux et des réunions induites sera présenté en réunion plénière des Personnes et Organismes Associés (POA) et lors de la prochaine réunion du CLIC.

M. LECOQ souligne la masse importante de travail à accomplir pour aboutir au PPRT et s'interroge sur l'adéquation personnel/travail des services de l'Etat pour mener à bien ce dossier dans un délai acceptable. Il ajoute que le délai indiqué pour l'instruction du PPRT, reporté déjà une fois, ne permet pas aux riverains d'attendre dans la sérénité sa mise en application.

M. ORY confirme la très forte mobilisation des services de l'Etat et des industriels dans l'instruction des PPRT et ajoute que la complexité de la ZIP du Havre oblige à une grande attention. Il propose de participer, avec les services de l'Etat, à toute réunion publique d'information que M. LECOQ jugerait bon d'organiser.

## **V – POINT SUR LE PROJET DE REPONSE COLLECTIVE D'URGENCE (RCU) SUR LA ZIP DU HAVRE**

M. LIONS, au titre de l'ORMES, présente le projet de réponse collective d'urgence sur la ZIP du Havre (cf diaporama) et en rappelle la genèse.

M. ORY souligne l'innovation de cette démarche particulièrement suivie par le ministère de l'intérieur et la sécurité civile.

## **VI – POINT SUR LE COMITÉ INTERENTREPRISES POUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL (CISST)**

M. LAGRANGE rappelle que le CISST a pour objectif de rendre inexistants les risques professionnels sur les sites les plus dangereux en organisant la coordination des CHSCT d'un même bassin de risque majeur et fait le point sur le CISST concernant le PPRT du Havre (cf. diaporama). Il annonce la mise en place d'un groupe de travail « Transports circulation » auquel est associé le GPMH.

M. RUSTIN intervient pour faire part des difficultés pour les salariés d'utiliser les transports en commun pour se rendre sur leurs lieux de travail. Il souligne que la réorganisation des transports mise en place suite à l'inauguration du tramway, multiplie par deux voire trois, le temps de transport pour certains salariés, ce qui pourrait les amener à utiliser leurs véhicules personnels et aurait des répercussions sur le nombre de véhicules circulant sur la zone industrielle et ne serait pas écologique. M. RUSTIN ajoute qu'une pétition circule afin de demander la révision de cette réorganisation.

M. DELPECHES confirme que la présence du GPMH à ce groupe de travail est indispensable au débat.



M. MORO précise que M. FEUVRE est la personne susceptible de représenter le GPMH dans ce groupe de travail et informe que des comptages réguliers de la circulation sur la zone industrielle sont effectués et que leurs résultats sont remis aux industriels à leur demande.

## **VII – QUESTIONS DIVERSES**

---

M. BERTHELIN demande des informations sur les projets d'implantations d'usines de broyage de clinker sur la zone industrielle.

M. ORY répond que le dossier « Vracs de l'Estuaire », autorisé en 2010, rencontre des difficultés pour financer ce projet et que celui de la « SMEG » est au stade de la demande de permis de construire des silos, instruite par les services de l'Etat, pour les communes de Rogerville et Oudalle qui ont demandé des compléments de dossier.

M. DELPECHES souligne l'importance du trafic routier sur la zone industrielle par rapport au trafic ferroviaire et demande :

- le règlement des problèmes de transports en commun afin d'éviter une croissance importante du nombre de véhicules et donc du nombre de personnes circulant sur les routes de la zone industrielle,
- la sécurisation des abords des entreprises avec l'interdiction aux poids lourds de stationner sur les bords de route,
- que le transport des salariés sous-traitants soit assuré par les transports des entreprises,
- qu'un état de situation soit présenté lors de la prochaine séance du CLIC en juin 2013.

- - - ooo - - -

M. ORY remercie les membres du CLIC pour leur présence et lève la séance.