

CLIC de Port-Jérôme

Compte-rendu de la réunion n°13

Lundi 25 mai 2009
Maison de l'Intercommunalité - Lillebonne



Etaient présents :

Collège Etat

Membres titulaires	Préfecture de la Seine-Maritime	-
	Préfecture de la Seine-Maritime - SIRACED-PC	Jérôme LE COMTE
	DREAL Haute-Normandie	Christophe HUART
	DRE Haute-Normandie	-
	DDTEFP Haute-Normandie	Philippe LAGRANGE, excusé
	SDIS 76	Commandant AUDOUIN
Membres associés	Préfecture de l'Eure	-
	Sous-Préfecture du Havre	Monsieur le Sous Préfet, excusé Représenté par Christine GATINET
	Gendarmerie Nationale	Lieutenant BOURGOIS, excusé
	Police Nationale	Mireille ROUSSEL HOUEMONT
	SAMU du Havre	Monsieur le Directeur, excusé Représenté par Auguste Serge ADEROMOU
	Education Nationale	Madame BAHRA FLEURY

Collège Collectivités locales

Membres titulaires Maire	Lillebonne	Excusé, représenté par Pascal SZALEK
	Notre-Dame de Gravenchon	Jean-Claude WEISS
	Petiville	-
	Quillebeuf sur Seine	Excusé
	Saint-Aubin sur Quillebeuf	-
	Saint-Jean de Folleville	Excusé, représenté par Jean-Claude LEDENTU
Membres associés Président	Région Haute-Normandie	-
	Département de la Seine-Maritime	Excusé, représenté par Agnès THIOU
	Département de l'Eure	-
	Communauté de Communes Caux vallée de Seine	Jean-Claude WEISS
	Communauté de Communes de Quillebeuf	-

Collège Exploitants

Membres titulaires Directeur de site	BENP Lillebonne - Sodes	Excusé, représenté par Philippe WARLOP
	Esso Raffinage SAF	Excusé, représenté par Christian BOUCHARD
	ExxonMobil Chemical France	Excusé, représenté par Christian BOUCHARD
	LANXESS Elastomères	Excusé, représenté par Claude GUILLAIN
	Primagaz	Excusé, représenté par Claire CHEREL
	United Chemical France	Excusé
Membres associés	EMCF site de Lillebonne	-
	Total Petrochemicals France	Patrick VERLAINE
	Trapil	-
	Association des Entreprises de Port-Jérôme et de sa Région	Jean Philippe GASSON, excusé Représenté par Christian BOUCHARD
	CCI de Fécamp Bolbec	Bertrand DUBOYS FRENEY, excusé

Collège Riverains

Membres titulaires	Haute-Normandie Nature Environnement	Monsieur le Président, excusé Représenté par Claude BARBAY
	APDILE	Michèle WALESCH excusée Représentée par Gisèle POULAIN
	Ecochoix	-
	FCPE	José DE FIGUIREDO, excusé Représenté par Didier LAMBERT
	PEEP 76	Christian HURARD, excusé Représenté par Michel TAILLEUX
	Work Up SARL	-
Membres associés	Ecole Schweitzer	Danièle REVET, excusée
	Collège de Notre-Dame de Gravenchon	-
	Inspection académique	Monsieur l'inspecteur académique, excusé
	Groupe « Risque majeurs et environnement » du Rectorat de Rouen	Sylvie SPECTE, excusée Représentée par Xavier LEMARCIS
	Sonotri	-
	Energie Plus SA	-

Collège Salariés

Membres titulaires	CHSCT Esso Raffinage SAF (ERSAF)	Dominique COUSIN, excusé, Michel LUCIEN, excusé
	CHSCT ExxonMobil Chemical France (EMCF)	Christian RAULT
	CHSCT United Chemical France	Michel DE CANTILLON Josette LEPAPE
	CHSCT Lanxess Elastomères	Dominique VALLETTE
	CHSCT BENP Lillebonne	Mickael PETIT
	Délégué du personnel de Primagaz	Bruno LEFEBVRE
Membres associés	CHSCT ExxonMobil Chemical SAS (EMC SAS) site de Lillebonne (LPP)	P. SERVAIN
	CFDT	Dominique BRULIN, excusé
	CFE-CGC	-
	CFTC	-
	Union locale CGT	Eric BILLAUX
	FO	Régis MERHANT

Invités

Communauté de communes Caux vallée de Seine	Rachel CARDON DRIEU Joël CLEMENT Maritxu PENEZ Stéphane PISCH Pascal SEYER
DDEA 76	Stéphane BUTEL Christian DUREL
DDEA 27	Jean-Luc GUILMEAU Agnès SMELA
DREAL Haute Normandie	Jean CARSALADE Fabien GILLERON Olivier LAGNEAUX
Esso Raffinage SAF	Thierry MARTIN
Mairie de Lillebonne	Véronique CAREL
Mairie de Notre Dame de Gravenchon	Yves GUEGADEN
Police Nationale	Pierre MARTINEZ
Total Petrochemicals France	Lydie MULON LECLERC

Liste de diffusion du compte-rendu :

- Membres de droit du CLIC (cf. : arrêté préfectoral du 10 octobre 2007),
- et/ou représentants présents le 25 mai 2009.

Ordre du jour

- Introduction par Monsieur Jean-Claude WEISS, Président du CLIC de Port-Jérôme et Président de la Communauté de communes Caux vallée de Seine
- Approbation du compte rendu du comité du 24 novembre 2008

I. Bilan et faits marquants du site industriel de Port-Jérôme depuis le dernier comité, par Christophe HUART, DREAL Haute-Normandie

II. Retour sur les incidents significatifs d'Esso Raffinage SAF (ERSAF), par Thierry MARTIN d'Esso Raffinage SAF

III. Etat d'avancement du Plan de Prévention des Risques Technologiques de Port-Jérôme, par Christophe HUART, DREAL Haute-Normandie, et Christian DUREL, DDEA de Seine Maritime

- Rappel de la procédure, du calendrier et des personnes associées,
- Résultats en termes de cartographie des aléas,
- Résultats en termes d'analyse des enjeux,
- Prochaines étapes.

IV. Etude de desserte de Port-Jérôme, par Eric PETRE, DDEA de Seine Maritime

V. Mise à jour du Plan Particulier d'Intervention (PPI) de Port-Jérôme, par Jérôme LE COMTE, Préfecture de Seine-Maritime, SIRACEDPC

- Etat d'avancement,
- Procédure de consultation,
- Plaquette « Une confiance lucide ».

VI. Plan de communication d'urgence aux entreprises riveraines du site industriel de Port-Jérôme par Christian BOUCHARD, Association des Entreprises de Port-Jérôme et sa Région

VII. Questions diverses

- Bilan SGS, nouveau format de présentation programmé lors du CLIC de novembre 2009.

Glossaire

CHSCT	Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail
CLIC	Comité Local d'Information et de Concertation
DIREN	Direction Régionale de l'Environnement
DRE	Direction Régionale de l'Équipement
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DRIRE	Direction Régionale de l'Industriel, de la Recherche et de l'Environnement
POI	Plan d'Opération Interne
PPI	Plan Particulier d'Intervention
PPRT	Plan de Prévention des Risques Technologiques
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SGS	Système de Gestion de la Sécurité
SIRACED PC	Service Interministériel Régional des Affaires Civiles et Economiques de Défense et de la Protection Civile
SPPI	Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles

➤ **Introduction par Monsieur Jean-Claude WEISS, Président du CLIC de Port-Jérôme et Président de la Communauté de communes Caux vallée de Seine**

Monsieur WEISS souhaite la bienvenue à tous pour ce 13^{ème} comité. Il indique devoir s'absenter avant la fin du comité pour se rendre à une réunion de synthèse du Grenelle de l'Estuaire. La présidence sera alors transférée à Messieurs LE COMTE et HUART.

Le sujet portant sur la desserte de Port-Jérôme ne sera pas traité lors de ce comité car l'étude n'est pas terminée. Cette étude sera présentée au préalable à l'ensemble des communes concernées avant d'être exposée au CLIC.

➤ **Approbation du compte rendu du comité du 24 novembre 2008**

Le compte-rendu du comité du 24 novembre 2008 est approuvé par l'ensemble des membres.

En préliminaire à l'ouverture du comité, Monsieur BARBAY dépose la requête selon laquelle les membres du CLIC reçoivent les documents de travail au préalable à la réunion afin de la préparer dans les meilleures conditions. Cette demande a été formulée auprès des autres CLIC de Haute Normandie, gérés par la Préfecture. Les documents au format électronique seraient suffisants.

Monsieur WEISS propose que ce système soit testé pour le prochain comité.

I. Bilan et faits marquants du site industriel de Port-Jérôme depuis le dernier comité, par Christophe HUART, DREAL Haute-Normandie

Monsieur HUART indique que la DREAL, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, a été créée en mars 2009 par regroupement des DRE, DIREN et DRIRE, pour 5 régions françaises, dans le cadre de la réforme de l'Etat. Les autres régions opéreront de même pour janvier 2010.

Le document distribué ne mentionne pas la circulaire du 27 avril 2009 relative à l'application aux tuyauteries sur site de la démarche de maîtrise des risques. Ce texte indique qu'un phénomène dangereux, ayant une distance de danger importante due à une rupture de tuyauterie de diamètre supérieur à 25 mm, n'est pas retenu sous certaines conditions de conception, d'entretien, de suivi et de maintenance.

En ce qui concerne l'incident de rupture du soufflet, Monsieur BARBAY s'interroge sur un retour d'expérience réalisé par ExxonMobil dans le cadre du démontage par un sous traitant et du remontage par un autre. Les incidents présentés ont-ils la même origine ?

Monsieur BOUCHARD explique de mémoire que lors des grands arrêts, après inspection, certains éléments de l'installation sont amenés à être changés. Des tuyauteries attenantes à un ballon ont été changées ainsi qu'un soufflet. La ligne avait ensuite été testée une fois remontée, à la pression de l'installation. Pendant la phase de démarrage, le soufflet s'est ouvert sous l'effet des conditions de service (température et pression imposées). Il s'agit d'un problème d'achat et de spécification. Le démontage et le montage par une même entreprise sont des réflexes à avoir.

Monsieur BARBAY rappelle que le CLIC de Port-Jérôme a été précurseur et s'est réuni le plus parmi tous les CLIC de France. Mais qu'il n'a pas profité de cette avance : le PPRT de Port-Jérôme sera réalisé parmi les derniers.

Monsieur WEISS indique qu'il n'a pas reçu la prescription du PPRT¹, bloqué en attente de textes réglementaires ou à la signature de deux Préfets. Ce retard ne le tracasse pas car les travaux se sont poursuivis. L'annonce officielle a simplement été reportée.

Monsieur LEMARCIS mentionne un évènement lors d'un stage effectué à Goderville à l'attention des responsables des collèges du Département. Lors de ce stage, les responsables du collège de Caudebec en Caux ont été appelés du fait de l'évacuation nécessaire de leur établissement. Un gaz, ne provenant pas de leur site, a été ressenti. Aucun incident n'a été relevé sur Port-Jérôme. Les pompiers ont analysé l'odeur comme une fuite de mercaptan. L'évènement a été relaté par le Courrier Cauchois (article en annexe du présent compte rendu).

Monsieur HUART indique que les composés soufrés peuvent être perçus à longue distance mais qu'il n'a pas eu connaissance d'un incident.

Monsieur GUEGADEN souligne que dans le cas d'une pollution extérieure, le confinement est préconisé.

Monsieur LEMARCIS explique que dans un premier temps la fuite a été suspectée à l'intérieur du bâtiment, d'où le réflexe d'évacuation.

Monsieur MARTIN, responsable de la division Opérations Communes du site de la raffinerie prend acte de la date indiquée. De mémoire, aucun incident n'est à mentionner mais il consultera l'historique. Il ajoute qu'il y a peu de plaintes en provenance de Caudebec en Caux. Il s'étonne qu'Air Normand, le réseau régional de surveillance de la qualité de l'air, n'ait pas été contacté dans ce cas particulier. Lorsqu'Air Normand est informé de conditions de qualité de l'air particulière, les industriels sont informés.

Monsieur BARBAY ajoute que lors d'un tel évènement, il faut avoir le réflexe de contacter Air Normand. A chaque plainte, Air Normand se retourne vers la DREAL pour enquête.

¹ Depuis la rédaction de ce compte rendu, le PPRT de Port-Jérôme a été prescrit par arrêté préfectoral du 29 mai 2009, ndlr.

Monsieur SZALEK témoigne d'un autre événement survenu sur la commune de Lillebonne il y a environ un mois : un important dépôt de poussière jaune.

Monsieur HUART signale un cas d'émission de catalyseur dont les particules se sont déposées sur Quillebeuf sur Seine, mais n'a pas connaissance d'un incident ayant pu donner lieu à des dépôts de poussières jaunes à Lillebonne. L'inspection des installations classées avait été informée de l'incident de Quillebeuf sur Seine par une plainte, qui a été recoupée avec un incident sur la raffinerie.

A la connaissance de Monsieur MARTIN, il n'y a pas eu d'émissions de poussières jaunes.

II. Retour sur les incidents significatifs d'Esso Raffinage SAF (ERSAF), par Thierry MARTIN d'Esso Raffinage SAF
Un incident est qualifié de significatif à partir du moment où il a un impact sur les communautés riveraines et qu'il y a lancement du POI qui est déclenché après les premières interventions.

- Incident du 18 janvier 2008

Le super est un carburant composé de près de 8 éléments. Le mélange est piloté par un automate et suivi par un consoliste qui surveille différents paramètres de sécurité.

Les réservoirs de carburants sont équipés d'une jauge, non locale dans le cas présent, mais reliée à la salle de contrôle ainsi que d'une alarme de niveau haut indépendante (LHA). La jauge se trouvait décalée de 6 mètres par rapport à la réalité. A l'activation de l'alarme de niveau haut (LHA), l'opérateur lisait la jauge à 8 mètres. Un opérateur extérieur a été envoyé pour vérification. Mais cette action n'a pas été effectuée en priorité. Le mélange a donc été poursuivi. A l'activation d'une alarme de discordance de statut de bac et après une vérification de l'opérateur extérieur, le mélange a été stoppé en urgence.

Cependant, le débordement n'a pas été évité : 10 m³ de produits se sont déversés dans la cuvette de rétention. Le réservoir peut être comparé à une grosse casserole avec un couvercle équipé de joints en acier inoxydable. Ces joints permettent de conserver une bonne étanchéité. Lors du débordement, les joints sont sortis de leur logement.

La vidange du réservoir n'a pas pu être immédiate car sans étanchéité, le toit qui joue le rôle de piston ne serait pas descendu de manière homogène. Beaucoup de précautions ont été prises avant de vider la cuve et descendre le couvercle avant le changement des joints.

La première action a consisté au pompage immédiat du produit épandu dans la cuvette de rétention.

Les piézomètres (puits forés dans le sol afin de réaliser des prélèvements de nappe phréatique et vérifier ainsi l'infiltration éventuelle de produit dans le sol) ont fait l'objet de prélèvements/analyses. Les résultats ont démontré que la nappe n'avait pas été touchée en dehors de la cuvette. Les produits infiltrés ont été pompés grâce à la mise en place d'une série d'aiguilles enfoncées dans le sol.

Des solutions ont ensuite été recherchées afin de poursuivre la fourniture du produit aux clients.

Monsieur BARBAY demande si le mélange est toujours le même ou s'il se trouve sous une forme dégradée du super. Il se demande également comment le logiciel n'a pas perçu que le volume injecté était supérieur à la capacité de la cuve.

Monsieur MARTIN indique que le bac était rempli de 9 000 m³ pour une contenance de 15 000 m³. Le programme ajuste le mélange qui est conforme à la formulation en fin de mélange. Parmi l'analyse des causes, il apparaît que dans les précédents mouvements, il n'existait pas de système permettant réconcilier l'inventaire du réservoir en comparant les volumes entrés et sortis.

Monsieur SZALEK évoque la vérification des autres bacs.

Monsieur MARTIN précise que l'incident va faire l'objet d'un retour d'expérience au sein du groupe ExxonMobil ainsi que d'un partage avec d'autres usagers. Dans le système d'intégrité des opérations, il s'agit de regarder la gestion des équipements critiques. Le consoliste n'a pas partagé l'information avec le reste de l'équipe. Ce fait est lié à de nombreux éléments autour de la fiabilité humaine. La rigueur des systèmes d'équipement de sécurité est le dernier rempart d'alerte qui doit être suivi d'une action. Il faut que le consoliste ait une action appropriée.

Monsieur LAMBERT demande si le système est équipé de détecteur de niveau d'explosivité.

Monsieur MARTIN explique que le réservoir a débordé pendant 6 minutes, soit à peu près 10 m³ de carburant. C'est un temps très court et l'analyse de l'incident n'a pas mis en évidence qu'un explosimètre aurait pu jouer le rôle d'alerte permettant de minimiser les conséquences de l'incident. Ce jour-là il y avait beaucoup de vent avec la création d'un aérosol au sommet du réservoir. La rétention créée par la cuvette a joué le rôle de rempart.

Monsieur RAULT demande pourquoi le bac n'est pas équipé d'une alarme de niveau haut avec action automatique (LHACO).

Monsieur MARTIN indique qu'il s'agit d'un instrument qui vient prendre une action à la place du consoliste dès que les alarmes se déclenchent. Ce type d'instrument n'a pas été envisagé dans le cas présent car le dernier rempart reste le consoliste. L'analyse de l'incident n'a pas mis en exergue la nécessité de mettre en place ce type d'instrument qui a aussi ses inconvénients pour l'exploitation d'un parc de stockage.

- Incident du 7 mars 2008

Une perte de confinement d'un résidu atmosphérique (proche du goudron) s'est déroulée un samedi vers midi. A température ambiante, le produit est à l'état solide. Une sonde de corrosion sert à mesurer la corrosivité du produit afin d'adapter les conditions opératoires pour limiter la corrosion. Le choc est survenu avec le véhicule d'une

entreprise intervenante présente pour le nettoyage d'un échangeur de chaleur. Le véhicule n'a pas été maculé par le produit. Le chauffeur est assisté d'un suiveur qui le guide depuis l'extérieur en face du véhicule. Dans le cas présent le suiveur se trouvait derrière le véhicule. Un plan de prévention avait été établi ainsi que l'analyse des risques et l'autorisation de circulation. Sur le site de Port-Jérôme il existe des avenues et des rues, ainsi que des allées à circulation restreinte où un permis de circuler spécial est nécessaire.

Moins d'une heure après l'incident, du personnel nettoyait le site. La ligne a redémarré dès le lendemain après réparation du piquage.

Un incident similaire a eu lieu quelques jours après avec le heurt d'un rack.

Ces deux incidents se sont déroulés malgré une préparation importante. Un groupe de travail a été monté afin de préciser le rôle et les responsabilités du suiveur et du chauffeur. Le suiveur doit être directif par rapport au chauffeur qui a pour obligation de suivre ses indications.

Monsieur BARBAY demande si l'analyse des risques a examiné le fait que le chauffeur soit bien le titulaire du permis de circulation. Il donne l'exemple d'un jour où le SPPPI se tenait au sein d'ExxonMobil. En attente au poste de garde, Monsieur BARBAY a pu voir un jeune homme, remplaçant un collègue, entrer facilement dans l'entreprise. Monsieur MARTIN indique que ces pratiques n'existent plus.

Monsieur SZALEK s'interroge quant aux corrosions, mentionnées lors de précédents CLIC, qui peuvent affaiblir le piquage.

Monsieur MARTIN explique que dans le cas présent il s'agit bien d'un heurt qui a entraîné une torsion mécanique et une fuite de la canalisation. La corrosion n'est pas la cause racine de cette rupture.

Monsieur MERHANT demande des précisions sur un plan de prévention délivré pour une intervention un samedi.

Monsieur MARTIN précise que ce programme était convenu avec les intervenants. En point positif, il est à noter que peu de personnes potentiellement exposées se trouvaient sur place, contrairement à un jour de semaine.

III. Etat d'avancement du Plan de Prévention des Risques Technologiques de Port-Jérôme, par Christophe HUART de la DREAL Haute-Normandie, et Christian DUREL, DDEA de Seine Maritime

L'analyse des aléas n'est pas totalement achevée pour le groupe ExxonMobil.

Des phénomènes dangereux peuvent être exclus s'il y a présence d'une barrière passive ou de deux mesures techniques avec des critères précis. Sur Port-Jérôme, aucune exclusion n'a été réalisée à ce jour.

Le niveau grave correspond aux effets létaux pour 1% de la population exposée, les niveaux très graves correspondent à des effets létaux pour 5% de la population exposée.

Le logiciel de calcul et de cartographie fourni par l'INERIS a atteint ses limites pour un important PPRT tel que celui de Port-Jérôme. Il a nécessité 30 heures de calculs.

Le boil over est un phénomène de grande ampleur (1 500 m).

Les unités principales sont au milieu de la raffinerie. De ce fait, les zones d'aléa pénalisantes ne touchent quasiment pas les zones habitées (une petite zone d'aléa M+ subsiste à Notre Dame de Gravenchon).

Le projet d'arrêté prescrivant le PPRT a été proposé il y a plusieurs mois. Il n'a pas été signé car les Préfectures étaient en attente de l'avis des Maires sur les modalités de concertation. (Cette signature est intervenue le 29 mai 2009, ndlr.)

Lors des réunions d'associations, la présentation de l'aléa et des enjeux sera réalisée plus en détail.

Le guide méthodologique est disponible sur le site internet² du MEEDDAT.

L'industriel doit justifier de la bonne maîtrise des risques. Il existe pour cela des critères définis au niveau national tels que la probabilité et le nombre de victimes. Une matrice donne l'acceptabilité du risque. Certains critères ne sont pas respectés dans le cas du RD 110. Cette problématique sera étudiée lors des réunions d'associations.

Sur la RD 173, impacté en majorité par Lanxess Elastomères, les critères sont respectés.

Pour l'évaluation de la gravité d'un accident, la réglementation prévoit de ne prendre en compte que les personnes à l'extérieur de l'entreprise génératrice du risque. Par défaut, toute personne travaillant dans la zone de dangers est comptabilisée comme la population générale. Si un plan d'urgence commun ou un POI commun est mis en place, le personnel des entreprises riveraines peut être considéré comme équivalent à des salariés de l'entreprise à risques et donc comptabilisé de manière différente.

Les entreprises de Port-Jérôme ont proposé une première version de plan de communication d'urgence. Des échanges sont actuellement en cours entre les industriels et la DREAL à ce sujet. Ce plan fera l'objet de tests avant d'être accepté.

Les zones d'aléas seront prochainement présentées. Lors de la phase intermédiaire, avant l'approbation du PPRT, des principes d'urbanismes sont définis dans la circulaire du 4 mai 2007³.

² www.ecologie.gouv.fr/Les-Plans-de-Prevention-des.html

³ Circulaire DPPR/SEI2/FA-07-0066 du 04/05/07 relatif au porter à la connaissance « risques technologiques » et maîtrise de l'urbanisation autour des installations classées.

Monsieur BARBAY a émis plusieurs remarques sur la liste des personnes associées au PPRT.

Le Président du CLIC ne doit pas être systématiquement consulté d'autant plus lorsqu'il l'est déjà pour d'autres fonctions.

Le service des bacs n'apparaît pas dans la liste. Monsieur HUART explique qu'il l'est, via le département de Seine Maritime qui est le gestionnaire des passages d'eau.

Monsieur BARBAY fait la même observation pour Réseau Ferré de France et le Grand Port Maritime de Rouen.

Enfin, il sera important de prendre des précautions lors des réunions vers l'ensemble de la population. Pour illustrer ce propos, il donne l'exemple des réunions organisées à Aumale. Peu de riverains sont en réalité concernés par le PPRT ou tout juste par des mesures de délaissement. Mais les personnes présentes prenaient les informations pour elles mêmes. Il sera important en termes de pédagogie de disposer des cartes bien avant les réunions, en les mettant par exemple à disposition dans les mairies des communes concernées avec une personne pouvant donner les renseignements nécessaires.

Monsieur WEISS souligne que le PPRT d'Aumale est un PPRT « simple ». Port-Jérôme est précurseur sur de nombreux sujets comme le PPI de zone réalisé en 1992. De plus, une grande partie de la population travaille directement ou indirectement sur les installations de Port-Jérôme. Il n'a pas de crainte particulière vis-à-vis de sa population. La difficulté sera d'expliquer le PPRT.

Monsieur BARBAY ajoute que le danger sera mentionné lors de la transmission des biens mobiliers. La valeur du bien en sera diminuée.

Monsieur WEISS explique que les habitations soumises au risque de manière ou d'inondation n'ont pas systématiquement perdu de leur valeur. Il craint davantage l'explication à la population du PPI et du PPRT qui seront tous deux d'actualité en même temps.

Monsieur SZALEK mentionne le SCOT Caux vallée de Seine (Schéma de COhérence Territoriale) et la nécessité d'intégrer le PPRT dans la réflexion du SCOT.

Monsieur WEISS précise que le SCOT Caux vallée de Seine prendra compte de ce plan.

Monsieur SZALEK s'étonne de la non participation de la Police Nationale et de la Gendarmerie parmi les personnes associées à l'élaboration du PPRT.

Mademoiselle GATINET précise que la liste présentée est en cours d'étude par la direction environnement et développement durable de la Préfecture. Elle se charge de remonter la doléance auprès de cette direction.

Monsieur WEISS ajoute qu'il ne s'agit pas d'un oubli mais le rôle des forces de l'ordre est moins évident dans le PPRT que dans le PPI.

Monsieur GUEGADEN s'interroge sur les conventions de financement.

Monsieur CARSLADE précise que les conventions seront signées dans un délai d'un an après l'approbation du PPRT

Monsieur LAGNEAUX ajoute que le PPRT de Port-Jérôme impacte peu la ville de Notre Dame de Gravenchon car d'importants travaux ont été réalisés au préalable afin de diminuer le risque à la source comme le déplacement des sphères de gaz.

Monsieur WEISS conclut cette partie en mentionnant la difficile gestion de la période intermédiaire.

Suite à la présentation de Monsieur DUREL sur la partie enjeux, plusieurs questions ont été posées.

Monsieur BARBAY s'interroge quant à la population résidente et celle de passage en particulier les usagers du bac de Quillebeuf sur Seine. L'utilisation du passage d'eau est d'une grande vulnérabilité tout comme la traversée du site industriel.

Monsieur DUREL précise que ce point est étudié dans l'étude de desserte qui était initialement à l'ordre du jour mais dont la présentation est reportée.

Monsieur SZALEK demande de quelle manière sont pris en compte les pipelines.

Monsieur HUART indique que les canalisations sont assimilées à des enjeux. La canalisation est aussi considérée comme étant à l'origine d'un effet domino pouvant conduire à un phénomène dangereux.

IV. Etude de desserte de Port-Jérôme, par Eric PETRE, DDEA de Seine-Maritime

Cette étude n'étant pas achevée, le sujet est reporté à la prochaine réunion du CLIC.

V. Mise à jour du Plan Particulier d'Intervention (PPI) de Port-Jérôme, par Jérôme LE COMTE, Préfecture de Seine-Maritime, SIRACEDPC

La présentation est identique à celle réalisée devant les acteurs du PPI le 5 mai 2009. Les principales cartes non présentes dans le dossier du CLIC sont jointes au présent compte rendu.
Lorsque le PPI sera arrêté, il fera l'objet d'une nouvelle présentation au CLIC.

Monsieur BARBAY signale que les cartes et les listes des entreprises intégrées au PPI ne prennent pas en compte les postes de chargement / déchargement des bateaux et des wagons citernes.

Monsieur LE COMTE explique que les phénomènes pris en compte par le PPI concernent les installations classées fixes.

Monsieur BARBAY poursuit en indiquant que ces installations font l'objet d'études de dangers.

Monsieur LE COMTE ajoute que ces études de dangers doivent être réalisées pour mai 2010 mais il n'en dispose pas à l'heure actuelle.

Monsieur SZALEK précise que les appointements de la raffinerie sont intégrés à l'étude de dangers d'ExxonMobil.

Monsieur LAGNEAUX ajoute que les navires n'appartiennent pas à ExxonMobil, ils ne sont donc pas intégrés à l'étude de dangers de la raffinerie. La loi de 2003 prévoit des études de dangers pour certaines zones délimitées. En région, c'est le cas du Grand Port Maritime du Havre, du site de Poses mais non de Port-Jérôme.

Monsieur LE COMTE ajoute que dans le cadre de la gestion de crise, les exploitants maritimes, routiers et ferroviaires participent au groupe de travail. L'objectif du PPI n'est pas de diminuer le risque mais de réagir en cas de risque.

Monsieur MERHANT s'interroge quant au nombre de communes prises en compte : elles sont au nombre de 9 pour le PPI et 6 pour le PPRT.

Monsieur LE COMTE indique que le champ d'application est différent :

- Le PPI est déterministe, il considère la pire situation, au pire moment. Il organise les secours et les forces de l'ordre en cas d'accident. Les communes sont donc prises en compte même si l'impact est faible.
- Le PPRT est probabiliste, il traite de la maîtrise de l'urbanisme.

Monsieur GUEGADEN tient à préciser que le transfert du PCO à la Maison de l'Intercommunalité est un transfert matériel et non pas un transfert de la gestion du PPI.

Monsieur LE COMTE confirme que les autorités compétentes restent gestionnaires de ce plan.

VI. Plan de communication d'urgence aux entreprises riveraines du site industriel de Port-Jérôme par Christian BOUCHARD, Association des Entreprises de Port-Jérôme et sa Région

Monsieur BOUCHARD précise au préalable qu'il ne s'agit pas du Plan de communication d'urgence d'ExxonMobil mais de l'Association des Entreprises de Port-Jérôme et sa Région.

Monsieur BARBAY s'interroge sur l'intégration des sous-traitants.

Monsieur BOUCHARD explique qu'il existe deux niveaux d'intégration :

- Le premier niveau est l'habilitation du sous-traitant à intervenir dans l'entreprise. Ce personnel est alors intégré au POI.
- Dans le second cas, le sous-traitant est riverain. Le plan de communication d'urgence s'applique alors.

Il n'y a pas de substitution de la part des entreprises générant des risques : c'est à l'entreprise sous traitante de faire passer l'information reçue.

Monsieur GUILLAIN ajoute que le personnel étranger reçoit un accueil dans sa langue maternelle afin qu'il connaisse parfaitement les consignes.

Madame POULAIN souhaite que ce plan soit également envoyé aux associations riveraines qui sont souvent appelées.

Monsieur BOUCHARD indique que ce plan intervient dans un cadre réglementaire. Il ne s'agit pas d'une problématique liée au PPI où les consignes sont données par la plaquette « Une confiance lucide ». Le plan de communication d'urgence est l'interface entre le POI et le PPI.

Monsieur LE COMTE précise que la plaquette PPI sera mise à jour prochainement, puis distribuée à l'ensemble des communes du PPI. De plus, les informations sont transmises à travers le CLIC.

Monsieur MERHANT s'interroge quant aux entreprises riveraines nouvellement installées.

Monsieur BOUCHARD indique que le document sera mis à jour en fin d'année, puis régulièrement afin d'intégrer toute modification du site.

Monsieur BARBAY propose que lorsqu'une entreprise s'installe, il y ait des obligations comme souscrire une charte imposant la prise en compte de certaines dispositions. Ce type de charte existe sur Grand Couronne. Si l'entreprise n'applique pas ces dispositions, elle sera dans son tort.

Monsieur BOUCHARD signale qu'il existe une information des nouveaux habitants à Notre Dame de Gravenchon. La plaquette PPI leur est distribuée lors de leur arrivée. Il s'agirait de distribuer de la même sorte la notice d'information à une nouvelle entreprise riveraine.

Monsieur LAGNEAUX poursuit en indiquant que lorsque le PPRT sera prescrit, l'information des acquéreurs et locataires sera obligatoire. Il s'agit d'un régime dérogatoire. Les industries générant des risques informent les entreprises riveraines. Si ces dernières refusent d'appliquer les conseils des notices, il n'y a pas de réduction de la gravité.

Monsieur BARBAY s'interroge quant aux utilisateurs du bac qui ne peuvent pas être ôtés du décompte. Il n'est pas suffisant de les informer. Mais il faut se protéger de chacun des risques dans les différentes situations.

Monsieur BOUCHARD indique que le plan ne considère pas les utilisateurs du bac.

Monsieur LE COMTE explique que ces personnes sont prises en compte dans différents dispositifs : à la fois dans le PPI et dans le PPRT.

Monsieur BOUCHARD ajoute que le trafic du RD 110 a été étudié dans une étude globale de desserte du site industriel.

Monsieur CARSALADE souligne que l'évaluation des personnes dans la gravité est à déconnecter du PPRT. Des investigations supplémentaires auront pour objectif l'évaluation du bâti. Ces études s'appliqueront aux entreprises riveraines.

Monsieur SERVAIN demande si les entreprises riveraines ont une liberté de choix, si elles ont toutes répondu et quels sont les moyens financiers dégagés pour réaliser les travaux nécessaires.

Monsieur LE COMTE indique qu'il existe un guide de confinement pour se protéger en cas d'accident industriel majeur, disponible sur le site internet de la Préfecture. Ce guide a été transmis aux établissements recevant du public. Il décrit les techniques de mise en œuvre, les outils existants ... Le confinement peut être réalisé simplement et à moindre frais avec du scotch sans oublier de s'équiper d'une radio. Le tout est de s'organiser.

Monsieur BOUCHARD précise qu'il s'agit de la première phase d'élaboration du plan. Il sera révisé par la suite. Une réponse collective des entreprises sera faite dans le cadre de discussions avec les autorités.

VII. Questions diverses

- Bilan SGS, nouveau format de présentation programmé lors du CLIC de novembre 2009

Les bilans SGS de l'année 2008 seront présentés lors du CLIC du second semestre, sous un nouveau format de présentation. Le document sera transmis au préalable aux membres du CLIC.

Monsieur AUDOUIN trouve dommage de présenter le bilan 2008, en fin d'année 2009.

Madame PENEZ indique que ce retard est dû à la mise en place du nouveau format. Dès 2010, les bilans SGS de l'année précédente seront présentés à l'occasion du CLIC du premier semestre.

Monsieur RAULT attire l'attention sur l'arrêt de l'activité de Total Petrochemicals France et propose qu'une présentation au CLIC soit réalisée en particulier sur le démantèlement de l'unité et la dépollution des sols.

Monsieur HUART indique qu'une présentation succincte peut être faite au CLIC mais il rappelle que la mission du CLIC est dévolue aux risques technologiques et non pas aux sols pollués. La proposition sera étudiée en bureau du CLIC.

Monsieur BARBAY indique que la question peut être évoquée lors d'un groupe de travail sols pollués du SPPPI.

Monsieur LE COMTE conclut le comité et remercie les personnes présentes d'avoir participé au CLIC.

CAUDEBEC-EN-CAUX

Alerte au gaz

500 collégiens évacués

Vendredi dernier, le collège Victor-Hugo de Caudebec-en-Caux a été mis en émoi lorsqu'un impressionnant dispositif de sapeurs-pompiers s'est introduit dans l'établissement. Il était 15 h 30 quand de fortes odeurs ont engendré une suspicion de fuite de gaz. C'est un professeur incommodé par les émanations qui a donné l'alerte. Les pompiers de Caudebec ont aussitôt fait appel au véhicule d'intervention pour les risques technologiques (VIRT) de Rouen-Gambetta. Les cinq cents élèves du collège ont été évacués, les conduites de gaz ont été coupées et des mesures de recherche de gaz toxiques ont été enclenchées. Elles ne devaient rien donner. Une deuxième reconnaissance a été effectuée pour plus de sécurité, une fois le gaz remis. Une équipe de Gaz de France a été sollicitée pour les ultimes vérifications. L'enseignante qui a souffert d'irritations passagères a été



prise en charge par précaution par le SAMU. « Rien de grave, il y avait de fortes odeurs de fumée et d'œufs pourris venues sans doute du site industriel de Notre-Dame-de-Gravenchon, et favorisées par un ciel bas et

le brouillard épais de ce vendredi », a commenté un lieutenant des sapeurs-pompiers. Plus de peur que de mal, et tout devait rentrer dans l'ordre rapidement.

■ D.T.

Courrier cauchois caux, 10 avril 2009, p.15

