Première réunion des POA (Personnes et Organismes Associés)
pour le PPRT
du dépôt pétrolier de la société CDH situé à VALENCE

Références: Code de l'environnement
Arrêté préfectoral N° 10-0177 du 15 janvier 2010

Date, heure et lieu : le 8 Décembre 2011 à 11h00 à la Préfecture de la Drôme

Ordre du jour :

- Présentation des aléas et des enjeux ;
- Présentation du projet de règlement du PPRT, avec plan de zonage associé ;
- Planification des étapes ultérieures.

Nota : Tous les documents examinés pendant la réunion sont joints au présent compte-rendu pour étude approfondie par chacun.

Présents :	Monsieur BRIE Pascal	Inspecteur des Installations Classées – DREAL Rhône-Alpes – UT 26/07 ;
	Monsieur CHEVASSUS André	DDT 26 – Chargé d'étude PPRT ;
	Madame ABU-SHARKH Leïla	SDIS 26
	Monsieur LOPINTO Christophe	SNCF – EIC Rhône-Alpes
	Monsieur DIAZ Didier	CHSCT CDH –CPB ;
	Monsieur DURCKEL Bernard	CPB ;
	Monsieur CRAPART Michel	CDH ;
	Monsieur VALLES Didier	CDH ;
	Monsieur COURTEIX Richard	CDH ;
	Monsieur CAMPENS Vincent	Ville de Valence – Prévention des Risques et représentant du C.L.I.C.
	Madame VANYWAEDE Marion	Chargée du secrétariat de la réunion

Absent excusé : Monsieur ANTOINE David, Chef du SIDPC de la préfecture de la Drôme.
Conseil Régional RHONE-ALPES.

Déroulement de la réunion :

Monsieur BRIE débute la réunion en précisant que l'arrêté préfectoral de prescription du PPRT n°10-0177 a été signé le 15 janvier 2010. Il a été prorogé par l'arrêté préfectoral n°2011 193-0014 du 12 juillet 2011 jusqu'au **15 janvier 2013**, date à laquelle le PPRT devra être approuvé. Monsieur BRIE rappelle succinctement le contenu des 5 articles constituant cet arrêté.

Monsieur CAMPENS pose la question suivante : Pourquoi les accidents de pressurisation des bacs ont-ils été écartés, comme le précise une des diapositives de la présentation ?
Réponse de monsieur BRIE : Un tel accident n'est possible que si le bac n'a pas d'évent correctement dimensionné. Or, l'arrêté préfectoral complémentaire n°09-5927 du 22 décembre

2009, impose à la société CDH de mettre en conformité, d'ici au 31 mars 2014, les 2 bacs qui ne l'étaient pas.

A la demande de monsieur BRIE, la société CDH explique qu'un premier bac a été mis en conformité lors de sa visite décennale courant 2011, et que le second le sera en 2013. De ce fait, les accidents de pressurisation des bacs ne sont pas à prendre en compte dans le cadre de l'élaboration du PPRT.

Monsieur BRIE rappelle ensuite les objectifs et la stratégie d'un PPRT, il présente les cartes des aléas tous types d'effets confondus (Aléas allant de Très Fort+ à Faible), ainsi que des cartes d'effets thermiques et d'effets de surpression.
Suite à une question de la société CDH, il est expliqué que la zone rouge (aléa TF) isolée au Nord du site correspond à l'emplacement de l'URV (unité de récupération des vapeurs d'essences), les bureaux se situant encore plus au Nord.
Il est à noter que la zone des aléas Très Fort empiète notablement sur la voie ferrée.

- Présentation des enjeux :

Avec carte à l'appui, monsieur CHEVASSUS fait remarquer, entre autres, que la voie ferrée et le bâtiment de la STEF sont fortement exposés.

Concernant les bâtiments, les enjeux sont les suivants :

À l'ouest de la voie ferrée	**Entre la voie ferrée et la RD7**	**À l'ouest de la RD7**
- quartier Chaffit (28 maisons)	- 3 maisons	- 8 maisons
- aire d'accueil des gens du voyage	- 3 bâtiments industriels	- 3 petits collectifs
- clinique générale	- 5 bâtiments autres	- 22 bâtiments industriels ou autres
- 2 bâtiments industriels		

Monsieur CHEVASSUS précise que les bâtiments à l'Ouest de la RD7 sont généralement anciens sauf pour le garage Citroën. Il y a également un ancien bâtiment (Auréatex), pour lequel un permis de démolition a été déposé dernièrement et prévoyant ensuite la construction de nouveaux bâtiments. Une attention particulière sera portée aux demandes de permis de construire. Monsieur BRIE précise qu'il a rédigé un rapport de porter à connaissance daté du 7 mai 2010, qui précise la réglementation applicable en matière de maîtrise de l'urbanisation autour du dépôt CDH, dans l'attente de l'approbation du PPRT.

- Pour les transports, les enjeux sont :

  - <u>la voie ferrée</u> :

Monsieur LOPINTO, à la demande de monsieur BRIE, précise que ce tronçon connaît une fréquentation d'une centaine de trains par jour tous types confondus. A ce jour, le nombre de voyageurs moyen sur cette ligne n'est pas connu, même si une soixantaine de trains par jour seraient des trains de transport de voyageurs.

Monsieur BRIE précise que cette démarche d'évaluation des trafics ferroviaires dans les zones PPRT va être centralisée à Paris. En effet, une demande de liste des PPRT ayant un impact sur des zones ferroviaires lui est parvenue.

- la route de Marseille avec piste cyclable des deux côtés (RD7) :

Elle concerne 15 000 véhicule/jour, et ne connaît à priori pas de bouchons, seulement des ralentissements aux heures de pointe (midi et 17h) dus au rond-point.

A la demande de Monsieur CAMPENS, Monsieur CHEVASSUS s'est assuré auprès du Conseil Général de la Drôme que ce dernier est bien le gestionnaire de cette voirie.

- trois voies communales : rues Chantecouriol, des Auréats et Jacquard, dont la fréquentation n'a pas été évaluée.

Concernant la fréquentation des espaces ouverts tels que l'aire des gens du voyage : il y a 14 emplacements, donc 14 familles, généralement nombreuses.

Si des arrêts de bus se trouvent dans des zones d'aléas, il pourrait être intéressant d'examiner la possibilité de les déplacer hors de toute zone d'aléas, ou dans des zones d'aléas moins importantes.

Monsieur CHEVASSUS présente ensuite les moyens possibles de réduire la vulnérabilité de ces enjeux.

Rappel : l'étude de vulnérabilité s'effectue uniquement sur les enjeux humains (donc par exemple le transformateur électrique n'est pas pris en compte puisqu'il n'y a personne en permanence à proximité).

Ces moyens sont les suivants :

- la limitation des constructions ou aménagements futurs dans les zones exposées (action sur l'urbanisme)
- le renforcement de la protection assurée par le bâti (action sur le bâti existant et futur)
- la restriction des usages, particulièrement des espaces publics et non protégés.

Monsieur CHEVASSUS aborde le sujet du projet de l'aire de grand passage, mais monsieur CAMPENS précise que la problématique n'existe plus puisque la localisation du projet a été décidée et se situera en dehors du périmètre du PPRT. Seul aujourd'hui un débat sur une aire de passage des petits groupes subsiste puisque le site est visé. Mais il est bien précisé que les services travaillant sur ce projet sont sensibilisés à ce que les enjeux considérés pour la démarche PPRT ne soient pas augmentés. La décision de la localisation de cette aire de passage des petits groupes sera connue ultérieurement.

Par rapport à l'urbanisme de la zone : le POS date de 2001 et présente des zones UI, US et UF donc zones urbaines à vocation industrielle ou habitat.
Il y a également une zone NA sur laquelle pourrait se faire un projet d'agrandissement de l'aire d'accueil, mais il n'y a pas d'autre projet à la connaissance de Monsieur CAMPENS.

Le PLU est en cours d'élaboration, monsieur CAMPENS confirme que le rapport de porter à connaissance du 7 mai 2010 de la DREAL est pris en compte.

Monsieur CHEVASSUS explicite les actions sur les usages possibles :

- Pour les infrastructures de déplacement : par exemple, la mise en place d'un feu tricolore dans la zone ne serait pas autorisée, puisqu'il augmenterait le temps de passage dans la zone. De la même manière, le stationnement dans la zone la plus proche du site pourrait être interdite.
- Pour les ERP : Aujourd'hui, tous les types d'ERP dans la zone (clinique générale, garages automobiles...) sont autorisés. Le règlement du PPRT pourrait interdire certains types ou certaines catégories d'ERP dans le périmètre, en fonction des zones d'aléas.
- Pour les rassemblements temporaires : les mesures limiteront ce type de rassemblement dans les zones autres que Faible.

Pour rappel : la zone des aléas Faibles correspond à la zone d'effets indirects par bris de vitre car la zone des aléas Faibles liés aux effets thermiques se trouve incluse dedans. Donc en plein air, il n'y a pas de risque puisqu'il n'y a pas de ruine de bâtiment ou bris de vitre engendrant des blessures possibles.

Monsieur CHEVASSUS rappelle que la superposition de la carte des aléas et la carte des enjeux donne le zonage brut du PPRT. Dans le cas du dépôt pétrolier de CDH, on voit que la majorité des enjeux se situent dans la zone des aléas Faibles (effets de surpression). Il explique que cette zone est divisée en deux, selon l'intensité des surpressions : 20-35 mbar et 35-50 mbar.
Dans la zone des surpressions 35-50 mbar, les bâtiments à structure métallique ne résistent pas tous, selon les guides techniques. Dans le cadre du PPRT, il est possible de réglementer cette zone selon la stratégie choisie : choisir de recommander et/ou prescrire des actions des trois types vus précédemment.

Monsieur CHEVASSUS précise que pour les propriétaires particuliers, si des mesures sont prescrites et s'appliquent à leurs biens, ils bénéficieront d'un crédit d'impôt pour les travaux, ce qui ne serait pas le cas si les travaux sont simplement recommandés.

En dehors de la zone grisée (ici, les limites du site), il y aura un type de règlement par zone d'aléas. Un des premiers cas pratiques auquel il faudra faire face : les nouveaux bâtiments qui seront construits suite à la démolition du bâtiment Auréatex.

Monsieur CHEVASSUS s'attarde sur la préconisation des mesures foncières pour les zones d'aléas F et F+ : dans ce cas, le délaissement ou la poursuite de l'activité avec travaux d'adaptation pour les habitations et pour les bâtiments d'activités peuvent être choisis. Le bâtiment de la STEF est peu impacté, donc le délaissement est probablement peu intéressant, mais pour la société Electrobobinage, ce pourrait être une option envisageable au vu de la localisation du bâtiment.

Monsieur CHEVASSUS rappelle le principe du délaissement : le propriétaire, s'il décide de partir, est indemnisé par l'État, les collectivités locales et l'industriel à l'origine du PPRT, de la valeur du bien puisqu'il ne peut le vendre à un tiers.

- Présentation du projet de règlement du PPRT suite au zonage réglementaire :

Avant de commencer la présentation du règlement, Monsieur CHEVASSUS précise que la plus grande question du règlement sera à priori l'autorisation ou non d'ERP dans les différentes zones du périmètre d'exposition aux risques. A son avis, l'autorisation serait possible, sous certaines conditions, dans la zone d'aléas Faibles. Il restera malgré tout la possibilité qu'un jour, la clinique générale fasse une demande d'extension. Il convient de prévoir ce cas de figure.

Monsieur BRIE intervient pour dire qu'au vu de ce plan de zonage, **une réunion spécifique avec les acteurs concernés directement** (clinique, Electrobobinage...) devrait être envisagée, pour leur présenter la problématique avant la réunion publique d'information. Monsieur CAMPENS est tout à fait d'accord avec cette optique et souhaite que le travail se fasse dans la transparence avec tous les acteurs.

Monsieur CAMPENS fait remarquer que jusqu'alors, seules les mesures foncières et les travaux d'adaptation/de protection ont été abordés : aucune mesure complémentaire sur le site industriel à l'origine du PPRT n'a été évoquée, alors que les guides précisent que cet axe est celui à favoriser. Il demande alors si l'aléa est réductible par des mesures supplémentaires ou s'il est figé.
Monsieur CRAPART répond que le site a déjà mis en place beaucoup de barrières (évents, mur déflecteur de long de la voie ferrée notamment) pour réduire l'aléa et/ou le risque de pollution accidentel.

Monsieur DURCKEL précise que le mur déflecteur servira à prévenir de l'épandage d'une fuite sur la voie ferrée, mais cette barrière n'aura pas d'impact sur les effets de surpression ni sur les effets thermiques en cas de feu dans une cuvette par exemple.
Il précise toutefois que les dépôts font l'objet de réglementations que CDH respecte et qui impliquent déjà beaucoup de barrières. CDH est ouvert à la discussion, mais souligne que beaucoup de mesures sont déjà en place.

Monsieur CAMPENS précise son propos : en terme de protection des populations, il aimerait savoir comment favoriser, dans le cas présent, cette protection en diminuant les aléas plutôt qu'en augmentant les protections.
Monsieur CRAPART répond qu'il est prématuré aujourd'hui de discuter de tels projets mais des réflexions seront menées pour trouver d'éventuelles nouvelles mesures supplémentaires.

Monsieur BRIE précise que si CDH venait à trouver de nouvelles solutions pour diminuer les aléas, il faudrait soumettre le projet rapidement, afin que le PPRT soit approuvé dans le délai imparti, soit tout début 2013.

Monsieur CHEVASSUS présente ensuite la proposition de règlement de zonage, Monsieur BRIE insiste sur le fait qu'il ne s'agit pour l'instant que d'un document de travail. Les POA ont pour rôle de lui faire part de leurs questions et remarques éventuelles.

Lors de cette présentation, ont été identifiés comme point à analyser et peut-être à modifier :

- L'instauration d'une zone de délaissement dans la zone Rouge clair (r) ;
- Le basculement de la piste cyclable sur le côté le plus éloigné de CDH de la RD7 ;

Les travaux découlant de l'application de la réglementation peuvent être classés selon les deux catégories suivantes :

- les travaux imposés, dont le montant ne peut dépasser 10% du prix du bien ;
- les travaux recommandés.

Dans certains cas (aléa Fort ou Fort plus), le délaissement peut être choisi si les travaux prescrits (plafonnés à 10% de la valeur du bien) ne permettent pas d'assurer une protection suffisante des personnes.

La commune peut utiliser le droit de préemption à l'intérieur du périmètre.

A souligner : **réglementairement, il n'y a pas de mesure foncière obligatoire pour ce PPRT**.

La zone grisée est le site de CDH.

La société CDH précise que le chemin bordant la limite Sud du site est privé, il lui appartient.

Monsieur CAMPENS s'interroge sur le point suivant : un article indique que tous projets en lien avec l'industrie existante peuvent être autorisés, mais il ne précise pas que l'industriel sera contraint à une non-augmentation des aléas.
Monsieur BRIE répond que cela n'est pas précisé, parce que le projet doit réglementairement faire l'objet d'une étude de dangers au titre de la législation sur les ICPE. Si cette étude montre une augmentation des aléas, le projet ne pourra pas être autorisé, sauf si l'exploitant assure la maîtrise des nouvelles zones d'aléas (par acquisition ou servitudes d'utilité publique), sans augmentation du niveau d'aléas dans les zones d'aléas existantes.

- Dans la zone rouge foncée (R) : la mention sur les travaux des cuves autorisés a été supprimée puisqu'il n'y a aucune cuve dans cette zone.

Point à débattre : Catégories d'ERP pouvant être autorisés dans la zone bleu clair (b).

Question de Monsieur CAMPENS : Peut-on baser la décision de l'autorisation des ERP sur les types d'ERP ou seulement sur les catégories ? Monsieur CHEVASSUS répond que les deux critères peuvent être pris en compte.

Autres points soulevés :

- Autorisation ou non d'une couverture pour les piscines : Monsieur CHEVASSUS propose de ne les autoriser que sous réserve d'une attestation montrant l'absence de risques.
- Utilité du paragraphe sur les projets d'extension de CDH dans la zone d'aléas Faibles ;
- Dans le titre 4 : la mise en place de prescriptions pour les ERP seulement, et de recommandations pour les habitations, est à envisager. A finaliser après échange avec la mairie de VALENCE.

Remarque de Monsieur CAMPENS : il y a aujourd'hui des véhicules qui attendent sur la voie publique et non sur le dépôt. Monsieur CRAPART confirme ce fait, il précise que la société CDH ne maîtrise pas ce flux, il fait observer que si ces véhicules attendent à l'extérieur, c'est que leurs citernes sont vides. En cas d'événement majeur, la police serait prévenue pour aider à la gestion du flux.

Autre cas de figure : des chauffeurs qui ne travaillent pas avec CDH stationneraient à proximité du dépôt pour des périodes de repos : Afin de remédier à cela, la solution suivante peut être envisagée : interdiction aux poids lourds de stationner aux abords du site, qu'ils soient en attente de chargement ou non. Cette disposition peut être prise indépendamment du PPRT.

- Planification des étapes ultérieures :

Monsieur BRIE indique la suite de la procédure :

Le compte-rendu sera envoyé par internet dans les meilleurs délais aux POA pour observations, propositions de modifications et compléments éventuels. Il sera accompagné des projets de documents composant le PPRT. La société CDH pourra proposer des mesures supplémentaires de réduction de l'aléa.

Les propositions et observations sont à transmettre à messieurs CHEVASSUS et BRIE dans un délai maximal de **deux mois**.

Monsieur BRIE explique que la prochaine réunion des POA devra présenter les diagnostics de vulnérabilité et les coûts des éventuelles mesures de protection, de façon à ce que les choix possibles au niveau du projet de règlement soient effectués en connaissance de cause. La stratégie du PPRT sera alors arrêtée.

NOTA : Attention, au calendrier des élections.

Une réunion est également à organiser, en liaison étroite avec la mairie de Valence, pour informer les personnes les plus impactées par le PPRT, avant la réunion publique d'information. Monsieur CAMPENS pense en effet que plus on est en amont dans la concertation, plus les différentes parties ont le temps de réfléchir et de s'adapter.

Les participants n'ayant plus de remarques ni de questions, monsieur BRIE clôt la réunion.

Valence le 18 janvier 2012
L'équipe projet chargée d'élaborer le PPRT

André CHEVASSUS et Pascal BRIE