

# Commission de Suivi de Site de Port-Jérôme

Compte rendu de la réunion n°12

Lundi 24 juin 2019

Maison de l'intercommunalité - Lillebonne



## Etaient présents

### Collège des administrations de l'Etat

ARS	Monsieur le Directeur, excusé, représenté par Jérôme LE BOUARD
DDTM Eure	Monsieur le Directeur, excusé
DDTM Seine – Maritime	Laurent BRESSON excusé, représenté par Maud VARIN
DIRECCTE Normandie	-
DREAL Normandie	Patrick BERG, excusé, représenté par Stéphane MICHEL
Gendarmerie Nationale (27)	Adjudant JOUVIN
Gendarmerie Nationale (76)	Stéphane CASTEL, excusé

Police Nationale (76)	Philippe LESAGE, excusé
Préfecture de l'Eure	Monsieur le Sous-Préfet de Bernay, excusé
Préfecture de la Seine Maritime	Monsieur le Préfet, excusé
SAMU du Havre (76)	-
SDIS 27	-
SDIS 76	Martin LAMBERT
SIRACED – PC de Seine Maritime	Camille DE WITASSE THEZY
Sous-Préfecture du Havre	Marie AUBERT, excusée

### Collège des élus des collectivités territoriales ou EPCI

Communauté de communes Roumois Seine	-
Conseil Régional Normandie	-
Caux Seine agglo	Jean-Claude WEISS, excusé et représenté par Patrick GREVERIE
Département de l'Eure	-
Département de Seine Maritime	Murielle MOUTIER-LECERF, excusée et représentée par Dominique METOT

Mairie de Lillebonne	Monsieur LEROUX excusé, représenté par Patrick WALCZAK
Mairie de Port-Jérôme sur Seine	Virginie CAROLO, excusée, représentée par Yves GUEGADEN
Mairie de Petiville	-
Mairie de Quillebeuf sur Seine	-
Mairie de St Aubin sur Quillebeuf	Monsieur le Maire excusé et représenté par Sylvie LAMBERT
Mairie de St Jean de Folleville	-

### Collège des riverains des installations classées ou association de protection de l'environnement

AEPJR	Jean-Philippe PETIT
Air Liquide Hydrogène	-
APDILE	Jean-Philippe PUPIN
Axiplast	-
Caux Seine Développement	Jacques LELOUARD, excusé
CCI Seine Estuaire	-
CHSCT ExxonMobil LPP	-
CHSCT Logistique France	-
Ecochoix	Thierry LECERF
Ecologie pour Le Havre	Annie LEROY
Energie Plus	-
ExxonMobil Chemical France Site LPP	-
FCPE	-

Grand Port Maritime de Rouen	David LEGROS
Hisa Ingenierie	-
France Nature Environnement	-
Inspection académique	-
Logistique France	-
LRBS	-
Oxygène Estuaire	Mickaël BARON
Peep	-
Sonotri	-
Sos Estuaire	-
Trapil	Armand DUCHEMIN, excusé

### **Collège des exploitants des installations classées ou organismes professionnels les représentants**

Arlanxo	Fred GUERIN, excusé, représenté par Cyrille LESCANNE
Cabot Carbone	Nicolas CHEVALDONNET, excusé
Eco Huile	Julien BAILLON
Esso Raffinage SAS	-
ExxonMobil Chemical France	-

Oréade	Gwenaël MAHIEUX
Primagaz	David FERRIGNO, excusé
EPR	Patrice MEHEU
Sevede	Gilles ALLAIN
Tereos	-

### **Collège des salariés des installations classées**

CHSCT Arlanxo	Paul JEANNE
CHSCT Cabot Carbone	-
CHSCT Esso Raffinage SAS	-
CHSCT Est ExxonMobil	-
CHSCT Primagaz	M.DUPLAN, excusé
CHSCT Tereos Lillebonne	-
CSSCT	Fabien GRAS
Eco Huile (délégué du personnel)	-

EPR (délégué du personnel)	-
Oréade (délégué du personnel)	-
Représentant CFDT	-
Représentant CFE-CGC	-
Représentant CFTC	-
Représentant CGT	-
Représentant FO	Régis MERHANT-SOREL

### **Collège des personnalités qualifiées**

Agence de l'eau	Michel REVEILLERE
Atmo Normandie	Véronique DELMAS excusée, représentée Sébastien LE MEUR

Conseil de développement Caux Seine agglo	Dominique BRULIN, excusé
France Chimie	Laure TANKERE, excusée
UFIP	Marc GRANIER

### **Invités**

Cabot Carbone	Anne Sophie RIOU, excusée
Caux Seine agglo	Rachel CARDON Maritxu PENEZ Pascal SEYER
DDTM Seine-Maritime	Guillaume CHRETIEN, excusé Bruno VERMONT
Département de Seine Maritime	Frédéric LE CAM Benoît SILVESTRE
DREAL Normandie	Benoît CHEDMAIL Nathalie VISTE
Eco Huile	Yvan TERRASSOUX

ExxonMobil Chemical France	Bernard DELALANDRE Laurence HARDY
Gendarmerie Nationale	Romain PEGIS
Mairie de Port-Jérôme sur Seine	Moustapha CHOUIREB Patrick LAGO
Primagaz	Olivier THIOU, excusé
Siraced PC	Ludivine BLOQUEL Mathieu LALLIER
Sous-Préfecture du Havre	Peggy NOLBERT

Compte rendu rédigé par Caux Seine agglo, service risques majeurs, validé par les membres du bureau de la CSS présents et par les intervenants.

#### Liste de diffusion du compte-rendu :

1. Membres de droit de la CSS (cf. : arrêté préfectoral du 5 novembre 2013),
2. Et/ou représentants présents le 24 juin 2019.

## Ordre du jour

- Introduction par Camille de WITASSE THEZY, directrice du Siraced PC, représentant Marie AUBERT, Sous-Préfète du Havre, Présidente de la CSS de Port-Jérôme
  
  - Approbation du compte rendu de la commission du 3 décembre 2018
1. Bilan et faits marquants du site industriel de Port-Jérôme depuis la dernière commission, par un représentant de la DREAL Normandie
  
  2. Bilan de la qualité de l'air sur la zone industrielle de Port-Jérôme 2018, par un représentant d'Atmo Normandie
  
  3. Présentation des installations et des bilans d'activités 2018
    - Société Oréade
    - Société Eco Huile
    - Société EPR
  
  4. Avancement du PPRT de Port-Jérôme depuis la dernière commission
    - Mode doux sur la RD 110 : comptage et caractérisation des utilisations, aménagements par le Département de Seine-Maritime
    - Barrières sur la RD 110 : état d'avancement par ExxonMobil et le Siraced PC
    - Transport exceptionnel : état d'avancement de l'étude sur les ouvrages d'art, par la DDTM de Seine-Maritime
    - Bilan des actions à déployer dans le cadre du PPRT
  
  5. Avancement de la mise à jour du PPI de Port-Jérôme, par un représentant du Siraced PC
    - Essais mensuels de sirènes du SAIP, modification des horaires d'essais
  
  6. Synthèse de l'enquête de perception menée par ExxonMobil

## Glossaire

<b>AEPJR</b>	Association des entreprises de Port-Jérôme et sa région	<b>NH<sub>3</sub></b>	Ammoniac
<b>BREFs</b>	Document de référence sur les meilleures techniques disponibles	<b>NO<sub>x</sub></b>	Oxydes d'azote
<b>CODERST</b>	Conseil départemental de l'environnement, des risques sanitaires et technologiques	<b>OMS</b>	Organisation mondiale de la santé
<b>CO</b>	Monoxyde de carbone	<b>PCI</b>	Poste central incendie
<b>COT</b>	Carbone Organique Total	<b>POI</b>	Plan d'opération interne
<b>COV</b>	Composés organiques volatiles	<b>PPI</b>	Plan particulier d'intervention
<b>CSS</b>	Commission de suivi de site	<b>PPRT</b>	Plan de prévention des risques technologiques
<b>DDTM</b>	Direction départementale des territoires et de la mer	<b>POI</b>	Plan d'opération interne
<b>DREAL</b>	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement	<b>RD</b>	Route départementale
<b>H<sub>2</sub>S</b>	Hydrogène sulfuré	<b>SIRACED PC</b>	Service Interministériel Régional des Affaires Civiles et Économiques de Défense et de la Protection Civile
<b>ICPE</b>	Installation classée pour la protection de l'environnement	<b>SO<sub>2</sub></b>	Dioxyde de soufre
<b>MES</b>	Matières en suspension	<b>TGAP</b>	Taxe générale sur les activités polluantes

## Introduction

Camille de WITASSE THEZY, directrice du Siraced PC, excuse Madame AUBERT, sous-préfète du Havre, absente en raison de l'actualité de ce jour. Elle propose de commencer l'ordre du jour de cette 12<sup>ème</sup> réunion de la CSS de Port-Jérôme.

## Approbation du compte rendu de la commission du 3 décembre 2018

Camille de WITASSE THEZY demande si des observations sont formulées sur le compte rendu de la précédente réunion. Aucune remarque n'ayant été formulée, le compte rendu de la commission du 3 décembre 2018 est approuvé par l'ensemble des participants.

### 1. BILAN ET FAITS MARQUANTS DU SITE INDUSTRIEL DE PORT-JEROME DEPUIS LA DERNIERE COMMISSION, PAR NATHALIE VISTE ,DREAL NORMANDIE

*Les documents de séance seront envoyés par message électronique. Les liens vers les textes de lois sont actifs sur ce document ce qui permet de les consulter dans leur intégralité sur internet. La liste présentée n'est pas exhaustive.*

#### ○ **Evolutions réglementaires, sélection de textes**

- ☀ Arrêté du 8 mars 2019 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations de transit, tri, regroupement de déchets contenant des PCB/PCT à une concentration supérieure à 50 ppm

Il définit un ensemble de dispositions applicables à ces installations classées lorsque la quantité de fluide contenant des PCB/PCT susceptible d'être présente est inférieure à 2 tonnes.

- ☀ Arrêté du 25/02/19 fixant les critères de sortie du statut de déchet pour les chiffons d'essuyage coupés élaborés à partir de textiles usagés pour un usage comme chiffons

Il précise le type de déchets utilisés pour fabriquer des chiffons d'essuyage et fait sortir du statut de déchet des chiffons d'essuyage coupés élaborés à partir de textiles sous statut de déchet.

- ☀ Arrêté du 22/02/19 fixant les critères de sortie du statut de déchet pour les produits chimiques ou objets ayant fait l'objet d'une régénération

Il s'agit ici de régénération de produits chimiques.

- ☀ Arrêté du 02/01/19 précisant les modalités de recueil de données relatives aux installations de combustion moyennes

Il fixe le type d'information qu'il faudra mettre à disposition en vue de créer un registre mis à disposition du public et du rapportage auprès de la commission européenne. L'échéance de ce texte est lointaine (2023 et 2028).

- ☀ Décret du 24/12/18 pour un Etat au service d'une société de confiance

Il s'agit d'une expérimentation pendant 3 ans, en région Bretagne et Hauts de France, de la participation du public par voie électronique en remplacement de l'enquête publique. Cela concerne uniquement les projets soumis à la procédure de délivrance de l'autorisation environnementale ayant donné lieu à une concertation préalable avec garant.

- ☀ Décret du 18/12/18 sur les informations à fournir pour les installations de combustion moyennes.

Il organise le recueil de données sur les caractéristiques des installations de combustion nécessaires au rapportage auprès de la commission européenne.

- ☀ Arrêté du 11/12/18 fixant les critères de sortie du statut de déchet pour les objets et produits chimiques ayant fait l'objet d'une préparation en vue de la réutilisation

Il fixe les critères qui permettent à l'exploitant d'une installation de faire sortir du statut de déchet des objets ou produits chimiques ayant fait l'objet d'une préparation en vue de la réutilisation.

- ☀ Instruction du Gouvernement du 04/12/18 sur les actions nationales 2019 de l'inspection des installations classées

Pour le programme 2019 de l'inspection des ICPE, elle fixe les actions pérennes et des actions thématiques.

Annie LEROY s'interroge sur l'efficacité du premier arrêté mentionné car il porte sur des activités peu contrôlées par l'inspection, à savoir les activités soumises à déclaration.

Annie LEROY estime que c'est une dérive inquiétante. Elle souhaite savoir quelle est la différence entre la concertation et la consultation.

Nathalie VISTE explique que la concertation concerne tout ce qui se passe avant le dépôt officiel du dossier. Dans le code de l'environnement, il est prévu que certains projets, compte tenu de leur montant, fassent l'objet d'une concertation

préalable : un débat public lors d'enjeux importants, ou une concertation sur demande du pétitionnaire, ou pour un motif très particulier.

Le pétitionnaire va avoir l'occasion de prendre en compte des observations publiques liées à son projet. A ce stade, le projet est avancé mais pas totalement terminé. Pour certains, c'est un atout d'avoir un retour de la population au sens large avant de déposer le dossier.

Une fois le dossier déposé :

- Soit il fait l'objet d'une consultation simple : le dossier est mis à disposition du public sur internet où il est possible de faire des remarques.
- Soit une enquête publique est organisée : le dossier est mis à disposition sur internet et en mairie. Un commissaire enquêteur fait une synthèse de la mise à disposition et donne un avis.

Généralement, l'enquête publique dure 1 mois et la consultation publique dure 15 jours.

Annie LEROY souhaite savoir qui prend les décisions à l'issue des enquêtes et consultations publiques.

Nathalie VISTE explique que les décisions sont proposées par l'inspecteur DREAL à l'attention du Préfet. Le rapport n'est pas présenté systématiquement en Coderst lorsqu'il n'y a qu'une consultation du public.

#### ○ Incidents particuliers

3 incidents sont relevés ; ne sont pas cités les accidents liés à des accidents du travail, mais uniquement ceux ayant fait l'objet d'un déclenchement de POI ou d'une communication particulière.

- 24/12/18, EMCF, fuite d'hydrocarbure dans l'unité vapocraqueur, sans conséquence au niveau humain, environnement, économique. Environ 1 tonne de produit a été dispersée sur le site où celui-ci a été récupéré. Le POI a été déclenché.
- 02/01/19, ESSO, fuite de produit inflammable contenant des gaz soufrés dans l'unité FCC, peu de conséquence sur l'environnement. Le POI a été déclenché.
- 07/06/19, ESSO, déclenchement de l'unité de traitement des gaz soufrés (STIG), rejet de SO<sub>2</sub> plus important qu'en situation normale, avec dépassement sur le capteur de ND de Gravenchon.

*Cette présentation n'a pas fait l'objet de question de la part des membres de la CSS.*

#### ○ Inspections

*Le détail des inspections est indiqué dans le document présenté par Nathalie VISTE.*

Les inspections sont obligatoires du fait des caractères prioritaires ou à enjeux des établissements. Certains sujets sont spécifiquement visés au niveau national.

#### ○ Dossiers présentés au Coderst

*Aucune entreprise n'a présenté de dossier en Coderst.*

*Cette présentation n'a pas fait l'objet de questions.*

## **2. BILAN DE LA QUALITE DE L'AIR SUR LA ZONE INDUSTRIELLE DE PORT-JEROME 2018, PAR SEBASTIEN LE MEUR, D'ATMO NORMANDIE**

Sébastien LE MEUR remercie de l'occasion qui lui est donnée de présenter les dispositifs de surveillance de la qualité de l'air sur le secteur ainsi que certains évènements.

#### ○ Dispositif de surveillance

5 stations mesurent la qualité de l'air autour de la zone industrielle de Port-Jérôme. Elles sont installées depuis de nombreuses années. Certaines sont rapprochées de la zone (ND de Gravenchon et Quillebeuf sur Seine), d'autres plus éloignées (Lillebonne, La Cerlangue, Tancarville).

Elles mesurent en particulier les teneurs en SO<sub>2</sub> dans l'air, ainsi que d'autres polluants pour les stations de proximité (benzène, COV ...).

Il existe différents seuils réglementaires, avec des valeurs annuelles, journalières ou horaires. Les valeurs limites sont des valeurs contraignantes européennes à respecter. Au niveau français, il existe des seuils qui entraînent une information de la population et des actions industrielles s'ils sont dépassés. Il existe également des recommandations de l'OMS qui aident

lors de la comparaison des résultats. Ces recommandations sont bien plus faibles que les valeurs limites européennes et/ou françaises.

**En matière de SO<sub>2</sub>** : les deux raffineries de Normandie (Esso Raffinage et Total) sont les deux plus importants émetteurs français. La surveillance est donc maintenue sur le secteur.

En 2018, les valeurs limites européennes sont respectées comme depuis près de 10 ans. En effet, depuis 2008 et la mise en place des plans de protection de l'atmosphère, les actions de réduction des émissions mises en place ont permis d'atteindre cet objectif. Néanmoins, la valeur journalière de l'OMS est dépassée sur tous les sites mesurant le SO<sub>2</sub> sur l'estuaire de la Seine.

Un fait particulier est observé. Une des valeurs limites horaires à ne pas dépasser pendant plus de 24h par an, a presque été dépassée en 2018. Cela n'était pas arrivé depuis 10 ans. Il s'agit d'une situation particulière liée au fonctionnement dégradé de la Stig.

Jean Philippe PETIT explique qu'un arrêt métal d'une partie de la raffinerie a été organisé par Esso Raffinage SAS. L'unité Stig a ainsi été arrêtée pour des opérations de maintenance prévue. Lorsque l'unité a été remise à disposition, un ballon de réchauffage est utilisé pour maintenir du soufre à l'état liquide. Un des serpentins du ballon de réchauffage était percé et a entraîné de l'eau soufrée créant un phénomène de corrosion et un bouchage d'une partie de l'unité. Cette unité a été inopérante une partie de l'année. Le débouchage a nécessité des moyens exceptionnels par mise sous pression (2 000 bars); l'opération a pris entre 4 et 5 mois pour casser l'aggloméra de soufre. La situation est aujourd'hui résolue et il ne devrait plus y avoir de dépassement.

Régis MERHANT-SOREL demande si la Stig sera à nouveau arrêtée dans le futur. Jean Philippe PETIT explique que non. Néanmoins, le retour d'expérience apprend que lors de la mise à disposition, il faut vérifier le pire scénario. Il convient de vérifier l'intégrité de l'unité (vapeur, soufre et condensat) et les phénomènes de bouchage même sans suspicion de fuite.

Sébastien LE MEUR poursuit sa présentation en comparant les émissions de SO<sub>2</sub> depuis 20 ans. On observe une légère remontée des concentrations en 2018 sur Port-Jérôme sur Seine. Cela devrait repartir à la baisse en 2019.

**En matière de NO<sub>x</sub>** : il s'agit d'un polluant mixte issu de l'industrie, du trafic automobile et fluvial et de l'agriculture. Au regard de la valeur limite annuelle, la valeur est bien inférieure. En comparaison avec d'autres stations normandes, les valeurs sont plus faibles comme par exemple par rapport à celles du Havre. Les valeurs sont du même ordre de grandeur que celles de la station située à la maison du parc en forêt de Brotonne.

**En matière de benzène** : il peut être d'origine mixte mais il est marqué par un industriel sur Port-Jérôme. Les valeurs sont inférieures à la valeur limite mais proche de l'objectif de qualité.

Régis MERHANT-SOREL s'interroge sur le capteur qui a donné une mesure de 0. Sébastien LE MEUR précise qu'il s'agit d'une panne du capteur, il n'a pas fonctionné suffisamment longtemps pour permettre le calcul de moyennes annuelles.

Thierry LECERF souhaite des précisions sur les NO<sub>2</sub> qui n'ont pas de valeur en 2011. Sébastien LE MEUR explique qu'à partir de 2010, compte tenu des valeurs, la question s'est posée de poursuivre la surveillance. Depuis, des demandes ont été formulées pour la poursuivre. Dans le cadre de la surveillance industrielle, Atmo Normandie préfère conserver un certain nombre de capteurs pour pouvoir les utiliser si nécessaire.

Les mesures fluctuent de manière importante tout au long de l'année. Ceci peut être lié en partie à la météo voire à des émissions supplémentaires sur la zone industrielle.

**En matière de nickel** : c'est un métal particulière, traceur de l'activité de raffinage importante sur la zone. Les valeurs cibles ne sont pas atteintes. On constate une baisse significative de la concentration depuis 2017.

12 autres métaux sont analysés. On constate le même type d'observation avec une baisse des concentrations. Cette baisse est aussi constatée sur Le Havre.

Thierry LECERF demande si les évolutions sur le benzène sont cycliques.

Sébastien LE MEUR explique que ce n'est pas le cas. Cela peut être dû à la météo (changement de vents ou conditions anticycloniques) voire des émissions particulières ce jour-là.

- **Retour sur des évènements**

Le premier évènement est celui de l'été 2018. La station de Port-Jérôme sur Seine était une partie du temps sous les vents du panache émis par ExxonMobil, ce qui aurait pu permettre de mesurer un éventuel impact de cet incident. Des pointes ont été observées mais comme cela arrive tout au long de l'année. Il n'y a pas eu de mesure flagrante de dégradation de la qualité de l'air.

En complément, il est apparu que des mesures pourraient être intéressantes dans le secteur. Un appareil de mesure de CO a été installé début 2019. Il est caractéristique des mauvaises combustions. Un appareil de mesure de H<sub>2</sub>S sera prochainement installé. C'est un composé odorant.

Les micro capteurs sont en cours de développement. De plus petite taille, ils permettent de détecter une variété de polluants. Quelques polluants plus ciblés sur l'industrie pourraient être surveillés pour compléter le panel de manière plus simple que celle en station classique (SO<sub>2</sub>, H<sub>2</sub>S, CO voire PM10 et PM2.5). Ces capteurs permettraient de détecter des signaux de pollution et pourraient être installés simplement sur des lampadaires.

En cas d'incident, il est possible d'utiliser des canisters, bombonnes sous vide qui permettent de faire des prélèvements à distance. Jean Philippe PETIT explique que les industriels ont été consultés. Ils participent financièrement à ce dispositif pour effectuer des prélèvements lors d'incidents.

Certains canisters sont mis à la disposition notamment des pompiers ou des industriels avec la DREAL pour effectuer des prélèvements au plus près des incidents. D'autres seront installés dans quelques stations de mesure et pourront être actionnés à distance. Ces prélèvements sont analysés à posteriori en laboratoire.

Le second évènement s'est déroulé également en 2018. C'est un épisode odorant signalé sur Rouen. L'hypothèse la plus probable montre qu'il s'agirait d'un émetteur présent sur la zone de Port-Jérôme. Les pompiers s'étaient dans un premier temps orientés vers Lubrizol. Atmo Normandie a déclenché Odo, l'application des Nez formés à la reconnaissance des odeurs sur la région. Un Nez situé à Duclair a répondu à une sollicitation. Les vents venaient de l'ouest. Il pourrait donc s'agir de la zone de Port-Jérôme.

ExxonMobil a donc mené des investigations grâce à son réseau de Nez internes. Un produit odorant avait été synthétisé. Des olfactions de ce produit ont permis de montrer que les notes odorantes ressemblaient à celles qui avaient été signalées par le nez de Duclair, compte tenu de la dilution nécessaire de ce produit, pour l'olfaction.

A noter qu'une surveillance des retombées atmosphériques est réalisée avec des jauges de dépôt. Les dioxines et les métaux sont mesurés sur les particules qui s'y déposent. 10 points de mesures sont répartis autour de Port-Jérôme, et 4 autour de Oril. C'est un indicateur de ce que les personnes pourraient ingérer si elles consommaient les aliments produits sur la zone.

Les rapports sont disponibles sur le site internet [d'Atmo Normandie](#).

Fabien GRAS s'interroge sur l'origine du produit senti à Rouen. Jean-Philippe PETIT explique que l'empreinte olfactive proviendrait du secteur raffinage.

### **3. PRESENTATION DES INSTALLATIONS ET DES BILANS D'ACTIVITES 2018**

- **Société Oréade, par Gwenaël MAHIEUX, directeur**

Le contrat de délégation de service public est acté jusque fin 2030. Le site n'a pas eu d'accident du travail avec arrêt depuis 2010. L'usine se compose de 2 lignes qui traitent jusqu'à 13 tonnes par heure.

En matière de réception de déchets, le site a reçu 123 000 t provenant des adhérents du Sevede et 80 000 t d'Oréade. 15 500 t ont été détournées du fait des arrêts d'unités normandes.

Des aléas technique (fuites sur chaudière) et arrêts techniques longs nécessaires à la fiabilisation des unités ont diminué

le nombre d'heures de fonctionnement. En matière de performance opérationnelle, la ligne 1 a fonctionné de manière optimale alors que les performances de la ligne 2 étaient dégradées en raison de travaux de chaudière.

Le ratio de performance énergétique est de 93% au regard du critère TGAP et 97% pour le critère européen R1.

Lorsque le turbo alternateur est arrêté, l'unité achète de l'électricité. 98% du temps, l'autocombustion des déchets permet de traiter les déchets sans combustible complémentaire. En cas de nécessité, le gaz peut être utilisé pour soutenir la combustion ce qui est cependant très exceptionnel.

Les travaux de sécurisation des chaudières ont été finalisés en juin 2019 pour la ligne 1. Ils seront terminés en janvier 2020 sur la ligne 2.

Le bicarbonate sert au traitement des acides dans les fumées.

Les mesures en sortie de cheminée montrent des émissions conformes aux seuils. Les dépassements CO sont liés à des défauts de combustion. Les émissions atmosphériques sont conformes à l'arrêté préfectoral. La consommation de réactifs est optimisée.

Une valeur de NH<sub>3</sub> est une erreur de mesure du laboratoire (mesure à 31.10 pour un seuil à 20). Une contre analyse montre une valeur à 12.74.

Des mesures de qualité de l'air sont réalisées dans l'environnement de l'usine pendant 4 semaines.

Il n'y a pas de rejets d'eau de process à l'extérieur du site car le traitement des fumées est sec. Les eaux récupérées dans les bassins sont les eaux de voieries et de toiture. Le paramètre COT dans les eaux de bassin est dégradé du fait de présence de feuilles et boues dans le bassin ; une action de nettoyage / curage ayant été faite après la mesure.

Les piézomètres ont été nettoyés en raison de teneurs en matières en suspension supérieures aux seuils. Après nettoyage, les valeurs étaient valides.

Les 3 piézomètres du site montrent des valeurs conformes sauf sur le piézomètre amont au site. Des études complémentaires sont réalisées sur ce point.

Annie LEROY s'interroge sur les entrées et sorties des co produits valorisables.

Gwenaél MAHIEUX explique que les 40 000 t de mâchefers sont valorisés en sous couche routière et dans l'industrie métallurgique et sidérurgique après retrait des métaux ferreux et non ferreux. Cette opération est réalisée sur le site de Val Estuaire située sur le port du Havre. Il n'y a jamais eu de lots non conformes.

Les cendres brutes c'est à dire sous chaudière et sous électrofiltre, ne sont pas valorisables. Elles sont stabilisées puis enfouies dans une installation propriété de Suez à Villeparisis. Les produits sodiques résiduels correspondant à la récupération des cendres sous les filtres à manches sont revalorisés car ils contiennent une quantité significative de bicarbonate. Ceux-ci sont envoyés chez RESOLEST pour revalorisation en saumure dans un procédé en partenariat avec le groupe SOLVAY.

- **Société Eco Huile, par Julien BAILLON, directeur du groupe AUREA dont Eco Huile et EPR sont des filiales**

Il s'agit d'une unité de régénération d'huile moteur usagée par succession de distillations (atmosphériques puis sous vide). L'usine est présente sur Port-Jérôme depuis 1994. Les clients sont les industriels du graissage.

Les fractions nobles sont les huiles de base et le gazole qui sont remis sur leur marché avec toutes leurs caractéristiques initiales.

Le volume traité est inférieur à l'autorisation d'exploiter. En 2016, les conditions de collectes ont changé ; les volumes traités ont baissé. Des décisions ministérielles ont permis la relance. L'année 2018 reste correcte, avec 63 000 t d'huiles traitées en 2018 contre 51 000 t en 2017.

Le rendement de traitement est le meilleur depuis 2014. Le changement de l'intérieur de la colonne de distillation a eu un effet très bénéfique. La qualité des produits d'entrée y est également pour beaucoup : le tri est mieux réalisé en déchetterie et dans les garages ; il y a moins de solvants dans les huiles noires réceptionnées.

Les rejets aqueux sont satisfaisants, aucune anomalie n'a été constatée. Le rejet dans le milieu naturel va être modifié. Actuellement, il est réalisé dans la rivière du Commerce. L'entreprise souhaite rejeter dans la Seine. Un porter à connaissance sera réalisé auprès de la DREAL.

Les rejets sont conformes aux Bref's qui viennent de paraître. La station de traitement des eaux est citée parmi les meilleures techniques disponibles.

Les rejets atmosphériques sont satisfaisants. Une faible émission de CO a été constatée. La société qui fournit le bruleur de la chaudière ne l'explique pas.

Les eaux usées sont traitées en majorité par la société EPR. L'augmentation du volume est liée à l'augmentation du volume de produit entrant dans l'usine.

Régis MERHANT-SOREL s'interroge sur la différence entre la quantité réceptionnée et la quantité traitée.

Julien BAILLON explique qu'il s'agit d'un effet de stock. Il y a 2 bacs de 10 000 m<sup>3</sup> sur le site. Des huiles réceptionnées en décembre ont été traitées l'année suivante.

Thierry LECERF trouve que le site traite moins qu'il ne reçoit. Julien BAILLON explique qu'il s'agit là aussi d'un effet de stock.

- **Société EPR, par Julien BAILLON, directeur du groupe AUREA dont Eco Huile et EPR sont des filiales**

Le site a été acquis par Aurea en juillet 2016. La société Scori appartenait auparavant au groupe Suez. L'activité consiste en un traitement physico chimique d'huiles solubles, le traitement par cassage des eaux souillées, le traitement d'hydrocarbures par centrifugation et le traitement d'eaux polluées par évapo incinération.

L'arrêté préfectoral autorise 50 000 t de déchets par an pour le traitement par évapo incinération et 50 000 t d'hydrocarbures pour traitement par centrifugation ou cassage physico chimique des huiles solubles.

L'activité est proche de celle de 2017.

La majorité des déchets sont des concentrats issus de l'évapo incinération.

Le site travaille principalement avec des sites locaux de Normandie.

Le volume traité en station d'épuration est en augmentation du fait de l'augmentation du volume de produits traités.

Le suivi des rejets par auto surveillance a été agréé par l'agence de l'eau.

Les résultats d'analyse restent corrects. Il y a eu un léger dépassement en MES. La mesure corrective a consisté en l'installation de 2 filtres à charbon actif.

La qualité des eaux souterraines met en évidence l'absence d'anomalie.

Au niveau des rejets atmosphériques, il n'y a pas d'observation particulière. Il y a eu un dépassement de COT en août suite au redémarrage de l'installation après son arrêt annuel. C'est lié à une erreur de réglage du bruleur.

Il en est de même pour les poussières à la fin de l'arrêt avec un décrochage de poussières sur les tubes de fumées des chaudières qui ont été nettoyées. Les valeurs sont redevenues correctes.

*La présentation n'a pas fait l'objet de question ou observation.*

#### **4. AVANCEMENT DU PPRT DE PORT-JEROME DEPUIS LA DERNIERE COMMISSION**

- **Mode doux sur la RD 110 : comptage et caractérisation des utilisations, aménagements par Benoit SILVESTRE, Département de Seine-Maritime**

Il existe un aménagement cyclable sur la RD 110. Cet aménagement sera interdit au même titre que la voie routière sauf pour les personnes se rendant dans les usines.

Le PPRT prescrit la réalisation d'un aménagement cyclable de substitution le long de la RD 81 et RD 173. Le maître d'ouvrage est le Département.

Le Département a réalisé des comptages de cyclistes pour évaluer les trafics et l'utilisation des voies.

Un premier comptage a été fait en période défavorable (hiver) pour avoir un niveau de « fond » de trafic, et en été. Il a été réalisé sur le bac car les personnes ont du temps à y consacrer pendant la traversée.

Seuls les cyclistes qui ont emprunté le bac sont concernés. Il n'y a pas d'information sur les personnes allant sur la RD 110 pour se rendre dans les usines car elles n'ont pas forcément emprunté le bac.

Le questionnaire simple origine / destination était réalisé individuellement ou par groupe de personnes.

Il y a peu de cyclistes qui empruntent le bac : 5 cyclistes par jour à l'automne 2017, et 14 par jour en été 2018.

Beaucoup de personnes circulent en groupe. Les tailles sont hétérogènes avec plus de 10 personnes. La notion de groupes

est importante car leur besoin est différent du cycliste solitaire : l'usage de la voie est différent des individuels. Ils n'empruntent pas la piste cyclable du fait des entrées d'usines, pour aller plus vite. Ils roulent sur la voie des véhicules ; les aménagements ne les intéressent pas.

Il y a peu de cyclistes solitaires.

L'étude ne permet pas de tirer des conclusions franches. A l'automne, 2/3 des cyclistes empruntent la RD 110 et 1/3 la RD 173. Sur l'été, c'est plutôt l'inverse ; peu empruntent la RD 110. Selon leur lieu de départ, leurs envies et le kilométrage qu'ils souhaitent faire, les cyclistes viennent d'un côté ou de l'autre, il n'y a pas de choix prioritaire. Peu importe le cadre, ils veulent faire des kilomètres.

Les groupes traversent la zone industrielle au plus court ; ils n'ont pas particulièrement envie de faire le détour par RD81/RD173.

Il semble difficile d'extrapoler le nombre total de cyclistes qui existent sur la zone sur la seule information du nombre de cyclistes empruntant le bac. Ce chiffre total n'est donc pas représentatif des cyclistes se rendant dans les usines. Par conséquent, l'usage de la RD 110 dans son ensemble n'est pas évalué de façon significative dans cette étude.

Néanmoins, l'usage de la RD 173 est important : cette voirie est d'ores et déjà utilisée alors même qu'il n'y a pas d'aménagement. Ceci s'explique par l'utilisation en groupe qui procure un sentiment de sécurité.

Fabien GRAS s'interroge sur la représentativité des résultats. Ce ne sont pas des nouveautés, ces résultats sont déjà connus.

Benoit SILVESTRE explique qu'il faudrait des milliers de personnes pour rendre cette enquête statistiquement représentative.

Le Département a fait l'enquête pour estimer la quantité de personnes concernées au regard des investissements qui sont à réaliser : à combien de personnes vont servir les aménagements ?

Régis MERHANT-SOREL regrette qu'il n'y ait pas eu d'enquête auprès des clubs sportifs, des écoles qui font régulièrement des sorties. Ce sont eux qui vont emprunter cette voie. Certains prennent la RD 110 pour se rendre à l'ouest de la zone industrielle le long de la Seine sans prendre le bac. En interdisant le trafic sur la RD 110, on augmente le trafic sur la RD 173, augmentant ainsi le risque d'accidents avec des cyclistes plus nombreux.

Pour Benoit SILVESTRE, ces groupes ont interdiction d'y passer. Quand elles empruntent l'aménagement cyclable sur la RD 110, les personnes ne se baladent pas, elles se rendent dans les usines.

Régis MERHANT-SOREL constate régulièrement la présence de cycliste se rendant au bac.

Benoit SILVESTRE confirme qu'il y en a, mais en nombre très faible.

Pour Fabien GRAS, cette étude n'est pas significative car statistiquement trop faible.

Benoit SILVESTRE explique que réaliser l'étude est complexe car il est interdit d'être présent sur cette voie. Le Département avait demandé un comptage lors de la phase d'élaboration du PPRT.

Mickaël BARON indique que sans aménagement, il n'y a pas de cycliste, et inversement, les aménagements ne sont pas faits car il n'y a pas de cyclistes. L'absence d'aménagement n'encourage pas la culture vélo.

Benoit SILVESTRE poursuit sa présentation. Le Département a réalisé une étude de faisabilité sur les aménagements envisagés.

Sur la RD 81, il existe des opportunités foncières même avec les nouveaux projets comme la station-service. Cet aménagement serait collé à la RD 81. La problématique porte sur le franchissement de la voie ferroviaire. Différentes solutions ont été étudiées dont un itinéraire qui passerait par la zone d'activités du Mesnil. Cet itinéraire est identifié dans le schéma directeur départemental du véloroute. Le rond-point RD 81/RD 173 est complexe mais a priori plus simple en venant de la zone du Mesnil.

Sur la RD 173, l'emprise est a priori disponible. Les zones d'insertion dans les usines sont nombreuses. 3 passages à niveau sont à sécuriser. 4 giratoires sont à traiter. 2 franchissements de la rivière du commerce sont à réaliser car ces franchissements correspondent uniquement à la largeur de la voie véhicule. Cette problématique est identique aux passages à niveaux qui ne sont pas assez larges pour les véhicules et la voie cyclable. L'ouest de la voie est privilégié pour l'aménagement car il est moins contraint par des entrées d'usine.

Lors d'une sécurisation de giratoire, les vélos se trouvent à l'extérieur du giratoire, sur un aménagement dédié. La section nord de la RD 173, entre le giratoire RD 81 et le giratoire route portuaire, est très fréquentée (PL et VL). La section sud est moins empruntée en particulier du fait que le bac soit interdit aux poids lourds.

Les coûts des travaux d'aménagement ont été estimés :

- RD 81 : environ 600 000 € (soit 200 000 €/km)
- RD 173 : environ 2 500 000 € (soit 770 000 €/km). Ce coût est élevé en raison de l'agrandissement des passages à niveau, des passages sur la rivière ...

Mickaël BARON demande comment sont franchis les ronds-points.

Benoit SILVESTRE explique que les ronds-points sont franchis en site propre autour du rond-point existant sur leur partie extérieure et une traversée à niveau comme les piétons.

Différentes réunions ont été organisées avec les services de l'Etat et Caux Seine agglo.

Il a été convenu qu'il ne fallait pas prendre à la lettre le niveau de sécurité de l'existant sur la RD110 pour les voies alternatives. Les services de l'Etat ne demandent pas la réalisation d'aménagement en site propre.

Les camions n'ont plus le droit d'aller sur la RD 982 pour faire le tour de Port-Jérôme. Compte tenu de la présence importante de poids lourds, l'enjeu est important entre les deux giratoires (celui d'entrée et RD173/route nord). Il faut une circulation sur site propre sur une partie de la RD 173.

La seconde section est différente. Des bandes cyclables pourraient être envisagées.

La traversée du giratoire RD 982/RD 173 n'est pas définie. Le Département va répondre à un appel à projets sur la continuité cyclable afin de débloquer l'argent nécessaire.

Camille de WITASSE THEZY explique que les services de l'Etat reviendront vers le Département afin de définir la solution la plus appropriée.

- **Barrières sur la RD 110 : état d'avancement par Bernard DELALANDRE, ExxonMobil**

Ce dispositif dynamique permettra de fermer la circulation en cas d'accident industriel pouvant impacter la RD 110 et la piste cyclable la longeant. Il s'agit d'une prescription du PPRT. La RD 110 est d'ores et déjà fermée à la circulation par la barrière de la voie ferrée.

Les barrières sont prévues à hauteur de la porte S et au rond-point à la sortie du bac.

Régis MERHANT-SOREL demande comment les lieux ont été choisis. Les barrières SNCF ferment les deux côtés de la route. Bernard DELALANDRE explique que la barrière SNCF est aujourd'hui activée en cas d'accident gaz. Les deux côtés des voies sont bien fermés. Les futures barrières empêcheront les personnes d'entrer dans la zone mais permettront à celles qui y sont d'en sortir.

Jean Philippe PETIT ajoute qu'une fois entré, il est possible de sortir. Les barrières ne sont installées que sur une partie de la chaussée.

Le type de barrière choisi est conforme à la réglementation. Il se composera de feux et d'un sens interdit. Des feux rouges anti brouillard seront présents en cas de météo défavorable.

L'alimentation électrique sera indépendante de celle de la plateforme dans des coffrets sécurisés. Ce choix a été fait afin que le dispositif soit indépendant de tout problème d'alimentation électrique d'ExxonMobil.

Le déclenchement sera réalisé par le stationnaire au poste central incendie (PCI) bloc 13 qui est la caserne de pompiers interne d'ExxonMobil. Le dispositif sera actionné en 5 minutes par un pompier professionnel du PCI.

L'activation se fera par ondes hertziennes sécurisées. Il est possible de déclencher les barrières en mode manuel.

Les essais de barrières seront effectués chaque mois lors des essais mensuels des sirènes d'alerte.

L'objectif est une installation pour septembre 2019. La complexité a porté sur la pose d'un boîtier électrique et sur une entreprise qui a décliné sa réponse en raison d'une parcelle qui gênerait la diffusion des ondes. Une autre entreprise a réalisé des tests concluants.

Les demandes d'autorisation sont en cours auprès des différentes interfaces dont le GPMR pour la piste cyclable.

Le projet est estimé à 220 000 €.

Le protocole d'activation est présenté par **Ludivine BLOQUEL, du Siraced PC de Seine-Maritime**.

Il a pour objectif de définir la procédure d'activation des barrières dynamiques, les modalités de tests et la maintenance des équipements.

Le dispositif a bien pour objectif de garantir la sécurité des personnes qui empruntent la RD 110 en limitant leur exposition à un effet potentiel d'un accident industriel.

ExxonMobil aura la capacité de déclencher les barrières :

- A la propre initiative d'ExxonMobil lorsque qu'un POI est activé et que les usagers de la RD 110 sont susceptibles d'être exposés.
- Lors d'un phénomène à cinétique rapide pour le compte du Préfet
- Lors d'un phénomène à cinétique lente à la demande du Préfet

Le protocole définit : qui déclenche quoi, dans quel délai...

L'ensemble des barrières d'accès sera fermé, tout en permettant l'accès des services de secours et la sortie des personnes situées, sur la RD 110, entre 2 barrières.

Les barrières seront testées le premier mercredi de chaque mois.

Le projet a été soumis pour avis aux co signataires. Après sa signature, il sera intégré au PPI de Port-Jérôme.

Fabien GRAS demande si cela nécessite une modification du POI.

Bernard DELALANDRE explique qu'il n'y aura pas de modification du POI. Il sera intégré dans le paragraphe portant sur les consignes en cas de PPI.

Régis MERHANT-SOREL souligne tout de même qu'il est possible de déclencher les barrières en cas de POI.

Camille de WITASSE THEZY explique que les barrières seront activées pour un type de scénario bien particulier.

Régis MERHANT-SOREL demande comment se fait l'information de l'entreprise Sonotri présente sur la RD 110.

Bernard DELALANDRE explique qu'ExxonMobil utilise un outil de communication vers les entreprises riveraines. Lors de l'activation des barrières, la boucle d'appels dans laquelle se trouve Sonotri sera déclenchée immédiatement.

Camille de WITASSE THEZY précise que l'entrée sera bloquée mais pas la sortie. Le but est d'empêcher que de nouvelles personnes n'aillent dans la zone où se trouve l'incident et qu'on puisse évacuer le maximum de personnes. Un camion se trouvant à l'intérieur pourra sortir de la zone.

Pour Régis MERHANT-SOREL, un camion peut prendre la route et se trouver dans le nuage de gaz. Près de Sonotri se trouvent des stockages de xylène et de propylène en permanence. S'il y a une fuite de gaz à ce niveau, l'entreprise et ses camions se trouvent dans le nuage de gaz.

Jean-Philippe PETIT souligne que même sans barrière, ils sont dans le périmètre de gaz. La question posée porte plutôt sur le schéma d'alerte qui existe aujourd'hui avec une boucle d'alerte entreprises riveraines.

Frédéric LE CAM demande que, dans le protocole, le terme « exploitant » soit clarifié entre l'exploitant industriel et le gestionnaire de voirie.

Ludivine BLOQUEL explique que ce point peut être revu dans le cadre des discussions qui sont en cours.

Frédéric LE CAM soumet l'idée que la gestion de la RD 110 puisse être transférée, soit à l'une des collectivités, soit à l'industriel, dans la mesure où les contraintes du PPRT s'imposent, actuellement, au Département.

Il s'interroge également sur le financement des barrières.

Bernard DELALANDRE explique que ces coûts sont supportés par ExxonMobil.

Frédéric LE CAM conclue en indiquant qu'une permission de voirie doit être sollicitée par ExxonMobil et la société de travaux devra faire une demande d'arrêt, le tout auprès de l'agence locale du Département à St Romain de Colbosc tant que le Département est gestionnaire de la voirie. Il y a 5 à 6 semaines de délais d'instruction pour ces deux demandes.

Annie LEROY s'interroge sur l'horaire de déclenchement des sirènes. Certaines sonnent à midi tout près du clocher d'une église qui marque midi avec 130 coups, masquant ainsi leur audibilité.

Ludivine BLOQUEL explique qu'il n'y a pas de solution sur l'horaire choisi. Cet horaire est fixé par un arrêté. Cette problématique a, cependant, déjà été remontée à la Communauté urbaine le Havre Seine Métropole, en charge des

sirènes d'alerte sur ce territoire.

Benoit SILVESTRE s'interroge sur le gestionnaire de la piste cyclable.

David LEGROS indique que le port n'est pas gestionnaire de la piste. Il est gestionnaire du terrain d'assiette mais non de la piste en elle-même.

Bernard DELALANDRE explique avoir fait différentes demandes auprès des partenaires locaux afin d'identifier le fameux propriétaire de la piste.

David LEGROS ajoute que le GPMR peut autoriser la barrière mais n'est pas compétent sur la piste cyclable.

Maritxu PENEZ ajoute que le cadastre indique que la piste est sur des terrains du GPMR et sur des terrains de Caux Seine agglo pour une petite partie. On ne sait pas qui l'a construite, qui l'entretient car elle est en bon état. Ni une recherche dans le temps, ni l'interrogation des anciens qui connaissent la vie de la zone, n'ont apporté d'information concluante.

Yves GUEGADEN demande si c'est un point d'achoppement.

Pour Bernard DELALANDRE, cela sera bloquant si on n'arrive pas à trouver qui en est propriétaire.

- **Transport exceptionnel : état d'avancement de l'étude sur les ouvrages d'art, par Maud VARIN, DDTM de Seine-Maritime**

Dans le cadre de la fermeture de la RD 110, le dévoiement des transports exceptionnels a été demandé.

Les itinéraires de transports exceptionnels sont identifiés par la DDTM de Seine-Maritime et en particulier la 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> catégorie. Les transports entre 72 et 120t de 3<sup>ème</sup> catégorie étaient instruits au cas par cas. Très chronophages, une cartographie dédiée a été réalisée depuis avril 2018. La RD 110 était identifiée sur cette procédure d'instruction simplifiée.

Aussi, des études ont été menées afin de trouver une alternative à cette voie.

La RD 484 est concernée par 4 ouvrages d'art. Le Département a pu fournir tous les éléments techniques nécessaires aux études. L'étude menée par le Cerema a permis de faire 2 tests théoriques avec des convois de 94 et 120 t ainsi que 12 tests théoriques avec de véritables dossiers de transports exceptionnels.

Pour le passage d'un transport exceptionnel de type 117t, mêlé à la circulation, les valeurs limites des ouvrages sont dépassées. En revanche, un transport exceptionnel de 117t qui roule seul sur l'ouvrage à vitesse normale est concluant et encore plus concluant pour une vitesse ralentie sur le milieu de l'ouvrage.

En conclusion, les transports exceptionnels sont autorisés jusqu'à 120t.

Les itinéraires sont modifiés et traités au cas par cas jusque fin 2019, date de la mise en place de la phase 2 de la procédure d'instruction simplifiée.

Les convois passeront progressivement par la route nord, sur Port-Jérôme 2.

Certains transports exceptionnels de plus de 120t continueront d'emprunter la RD 110 ce qui représente environ 10 convois par an. Il n'existe pas d'autre alternative.

Maritxu PENEZ ajoute que la présence du marché de ND de Gravenchon le vendredi a été ajoutée dans les contraintes imposées aux transporteurs.

- **Bilan des actions à déployer dans le cadre du PPRT**

Ce tableau est indiqué à chaque commission de suivi de site.

	Délais	Échéance	07/08/2015	07/08/2016	07/08/2017	07/08/2018	07/08/2019	Financement
<b>Expropriation et déconstruction</b> du garage Dutot	-					Terminé juillet 2018		Etat, collectivités, industriels Seveso
<b>PMA AE</b> à l'exception des activités sans fréquentation permanente, entreprises en zone grisée, rouge, et bleu foncé	5 ans	07/08/2019				En cours		Exploitant des activités économiques
<b>Panneaux d'information préventive</b> sur les risques technologiques	1 an	07/08/2015	Réalisé 2015					Communes Lillebonne et Port-Jérôme sur Seine

	Délais	Échéance	07/08/2015	07/08/2016	07/08/2017	07/08/2018	07/08/2019	Financement
<b>Zone grisée matérialisée</b> soit par une clôture soit par des panneaux d'information préventive sur la présence des risques (tous les 100 m)	3 ans	07/08/2017						Industriels
<b>Signalisation TMD</b>	1 an	07/08/2015						Gestionnaire de voirie
<b>Panneaux de police</b> « sens interdit sauf desserte entreprises et transports exceptionnels »	2 ans	07/08/2016					Réalisé 02/2019	Gestionnaire de voirie
<b>Mode doux RD 110</b> Excepté les accès des entreprises desservies sur cette voie	5 ans	07/08/2019				Lié à la sécurisation RD 173, RD 81		Gestionnaire de voirie
<b>Mode doux RD 173, RD 81</b> – aménagements sécurisés	5 ans	07/08/2019					Etudes en cours	Gestionnaire de voirie
<b>Barrières dynamiques</b> pour interruption rapide de la circulation	3 ans	07/08/2017				En cours		ExxonMobil et gestionnaire de voirie (+ Etat pour le protocole d'activation)
<b>Stationnement</b> en accotement et sur le parking situé près de la zone d'attente du bac	-							Gestionnaire de voirie

Régis MERHANT-SOREL demande ce qu'il en est des panneaux d'information de la population dont le message (évacuer la zone) est contradictoire avec ce qui est demandé à l'intérieur des usines (arrêter le moteur).

Ludivine BLOQUEL explique que dans le cadre du PPI, cela reste un point à compléter depuis que la RD 110 est interdite au transit. Les acteurs seront réunis afin de trancher sur le point. Arrêter les moteurs reste en contradiction avec l'évacuation de la zone.

Fabien GRAS invite les différents acteurs à se rendre à l'entrée de la RD 110 où se trouve une forêt de panneaux. La multitude de panneaux ne permet pas d'avoir une vision globale et compréhensible.

## 5. Avancement de la mise à jour du PPI de Port-Jérôme, PAR LUDIVINE BLOQUEL DU SIRACED PC

### • Avancement de la révision

Parmi les éléments déjà réalisés, se trouvent la mise à jour des études de dangers et les périmètres retenus, la mise à jour de l'annuaire des exploitants, la mise à jour de la cartographie dont le dispositif de bouclage routier.

La signalisation numérique des entreprises a été intégrée au nouveau PPI. C'est un point de repère commun intéressant.

Le protocole de manipulation des barrières sur la RD 110 est en cours ainsi que l'harmonisation des consignes sur et autour de la RD 110, et la mise à jour de la brochure PPI.

Après le processus réglementaire de consultation, le nouveau PPI devrait être finalisé fin 2019.

Un exercice est programmé pour le premier trimestre 2020. Les travaux d'élaboration débuteront fin 2019.

### • Essais mensuels de sirènes du SAIP, modification des horaires d'essais

Depuis le 7 novembre 2018, dans le département de Seine Maritime, l'Etat réalise les essais de ses sirènes à 11h45. Il s'agit d'un horaire temporaire en raison du nouveau logiciel de déclenchement. Les essais sont échelonnés à l'échelle nationale de 11h45 à 12h15.

L'arrêté de mars 2007 n'est pas remis en cause car la situation est temporaire.

L'information a été faite aux industriels et collectivités qui disposent d'un réseau propre. Ils maintiennent leur déclenchement à 12h.

Yves GUEGADEN s'interroge sur le décalage des essais quand ils tombent un jour férié. Cette situation ne permet pas à la population de se familiariser quand elle est dans son habitation.

Ludivine BLOQUEL explique recevoir une injonction du ministère de l'intérieur, propriétaire des sirènes, pour procéder à ce décalage. Un même débat existe sur le choix du mercredi qui ne permet pas aux écoles de bénéficier de ces essais.

Marc GRANIER indique que la question de clarification des consignes à tenir sur la RD 110 est très importante. Barrer la route, c'est « intégrer » la route au site et y appliquer les mêmes consignes que dans les entreprises. C'est fondamental car sinon c'est courir le risque d'inflammation du nuage.

Ludivine BLOQUEL explique qu'un échange entre les parties prenantes devra statuer sur ce point. Si la consigne devait être d'arrêter son véhicule jusqu'à ce que quelqu'un vienne nous chercher, il conviendrait de fixer les modalités de qui doit prendre en charge ses automobilistes.

Pour Régis MERHANT-SOREL, les salariés disent que ce n'est pas logique.

Fabien GRAS explique que le comité social et économique (CSE) partage la position de l'UFIP.

Camille de WITASSE THEZY conclue que ce point reste à clarifier dans le cadre de la mise à jour du PPI de Port-Jérôme.

## **6. SYNTHÈSE DE L'ENQUÊTE DE PERCEPTION MÈNEE PAR EXXONMOBIL, LAURENCE HARDY**

L'enquête a été rendue publique lors de la semaine de la sécurité. La société ExxonMobil cherche à connaître l'impact de ses activités, sur la vie de tous les jours, de ses voisins. L'entreprise travaille en partenariat avec la junior entreprise Neoma. Cette enquête d'opinion est réalisée depuis près de 23 ans.

Le périmètre de l'étude est les 9 communes du PPI. 380 personnes ont été interrogées sur leur perception et elles sont testées sur leurs connaissances. Il s'agit d'un échantillon représentatif de la population.

L'impact de l'activité de la plateforme montre que les résultats se sont tous détériorés à la fois le rôle économique, environnemental et la santé. Les personnes se sont focalisées sur l'incident du 23 juillet 2018. La tendance s'est dégradée. ExxonMobil est très curieuse de voir comment l'opinion va évoluer.

Concernant le rôle économique, la réponse est massivement une reconnaissance des retombées économiques. Les recrutements de techniciens et d'ingénieurs vont se poursuivre.

Sur le niveau d'investissement de l'entreprise, la réponse est plutôt mitigée, mais en deçà des espérances. Les investissements sont peu connus alors qu'ils s'élèvent à 90M€, en matière d'investissement, maintenance et nouveaux projets.

Les résultats de l'impact sur l'environnement et la santé sont dégradés, générant une inquiétude auprès de la population.

Les personnes ont été interrogées sur les nuisances ressenties. La hiérarchie est toujours la même : odeur, bruit, torches en progression, luminosité et trafic routier.

En interrogeant de l'impact sur l'activité sur la sécurité, les résultats sont en baisse malgré les investissements sécurité comme les 2 fourgons mousse à incendie. Le taux de préoccupation en matière de risque industriel passe de 47% en 2018 à 82% en 2019.

Sur la question de la connaissance des conduites à tenir en cas d'accident, les consignes de confinement sont mieux connues. Cette information doit être partagée avec les collectivités locales.

Les personnes qui connaissent la plaquette sont 2/3 à l'avoir conservée.

Très peu de personnes connaissent les actions d'ExxonMobil en matière d'actions éducatives et sociales (dons d'ordinateurs, entrées aux musées ...).

Des entretiens personnalisés de communes en dehors du PPI ont été réalisés afin d'avoir un point de vue qualitatif et les interroger sur leur vision de la communication en cas de crise. L'image s'est fortement dégradée. Les personnes sont en attente forte d'informations en cas d'accident ce qui est en lien avec le retour d'expérience de l'incident de juillet 2018.

L'entreprise utilise la plateforme « Allo industrie » partiellement méconnue.

Maritxu PENEZ ajoute que la société Tereos devrait elle aussi utiliser Allo industrie lors de ses prochains événements.

Thierry LECERF représente une association riveraine de défense de l'environnement. Des membres habitent à proximité de la zone. La sécurité semble moins mise en compte dans les investissements et dans les protocoles de surveillance de sécurité. Les informations n'encouragent pas à être optimiste sur le risque 0.

Jean-Philippe PETIT donne le chiffre de près de 1 000 M € investis sur la plateforme ExxonMobil sur un cycle de 7 ans. Ce sont des investissements productifs mais aussi des investissements qui s'attachent à améliorer l'empreinte de l'entreprise dans tous les domaines et en particulier pour la sécurité. Dire que peu de choses sont faites n'est pas correct.

Sur la partie risques industriels, la DREAL effectue près de 20 inspections par an. Ce contrôle de l'administration est réel et détaillé. Même en interne ExxonMobil, il a été pris en compte de manière avancée, de nouvelles méthodes en matière de risques des procédés. Des démarches sont en cours au niveau mondial pour faire en sorte que les procédés soient contrôlés sous tous leurs aspects, techniques et humains. Cela nécessite un changement culturel. Il y a un engagement très important au sein de la corporation.

Marc GRANIER note que ce que traduit l'enquête se passe sur tous les sites industriels, en France comme à l'étranger. Le degré de tolérance de l'industrie tend vers 0. Cela rend l'obligation aux industriels d'être plus exigeants que jamais. L'industriel, même s'il a l'impression de progresser, n'y voit qu'un retour décevant. La population voit qu'il a progressé mais elle attend de lui qu'il fasse encore mieux.

Patrick GREVERIE explique que les consignes à tenir sont mal connues. Caux Seine agglo intervient actuellement avec 2 services civiques qui vont dans les 16 écoles des 9 communes concernées par le PPI de Port-Jérôme. A la fin des interventions, 2 200 enfants auront été sensibilisés. Caux Seine agglo a réagi aux conclusions à la baisse quant à la connaissance des consignes en espérant que les résultats de l'année prochaine seront meilleurs

Camille de WITASSE THEZY clôt la séance de la commission de suivi de site de Port-Jérôme en remerciant l'assemblée.

### **Programmation prévisionnelle 2019 de la prochaine CSS de Port-Jérôme**

**Lundi 20 septembre 2019 – 10h – Présentation H2V**

**Lundi 25 novembre 2019 – 14h30 – Thématique risques**