



PREFET DU CALVADOS

## Elaboration du PPRT de DPC à Mondeville

REUNION D'ASSOCIATION DU 23 JUIN 2011

### COMPTE RENDU

#### I - PREAMBULE

Le 23 juin 2011, une réunion d'association pour l'élaboration du Plan de Prévention des Risques Technologique (PPRT) du dépôt de produits pétroliers de la société Dépôts de Pétrole Côtiers (DPC) s'est tenue à l'Hôtel de Ville de Mondeville.

Le présent compte rendu ainsi que les différents documents présentés seront accessibles depuis le site Internet de la DREAL de Basse-Normandie :

<http://www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr/>

#### II - REUNION EN SALLE

##### II.1 - Introduction

**Madame FREBOURG**, responsable de la Division Risques Technologiques Accidentels à la DREAL de Basse-Normandie, souhaite la bienvenue aux participants. Elle propose à chacun de se présenter.

**Monsieur LELANDAIS** représente la communauté d'agglomération de Caen-la-Mer, dont il est Vice-Président.

**Monsieur CHABOT-MORISSEAU**, Commandant Adjoint du port de Caen -Ouistreham, représente le syndicat mixte Ports Normands Associés (PNA).

**Monsieur DANIEL** est Directeur des Services Techniques de la commune de Mondeville.

**Monsieur HAVARD** est Conseiller Général du Calvados, élu dans la circonscription où se situent les dépôts pétroliers de DPC.

**Monsieur JAFFRÉ** est Directeur Général des Services de la commune de Mondeville.

**Monsieur LELIEVRE** est Chef du service de Police municipale de la commune de Mondeville.

**Madame EVRAT** est Maire Adjointe d'Hérouville-Saint-Clair.

**Monsieur THOMAS** représente le Conseil Général du Calvados. Il est aussi Maire d'Hérouville-Saint-Clair.

**Monsieur LAFORGE** représente la commune d'Hérouville-Saint-Clair, dont il est Conseiller Municipal.

**Madame DRON** représente le Service de l'Urbanisme de la commune d'Hérouville-Saint-Clair.

**Monsieur BIZET** est Directeur des Services Techniques de la commune d'Hérouville-Saint-Clair.

**Monsieur LOCARD** représente le Comité Local d'Information et de Concertation (CLIC) de DPC. Il est membre du Groupement Régional des Associations de Protection de l'Environnement (GRAPE).

**Monsieur HAUZAY** représente la SNCF à travers la société Réseaux Ferrés de France (RFF).

**Monsieur POUCHAIN** est l'actuel Chef du dépôt de DPC à Mondeville. Il annonce qu'il quittera ses fonctions durant l'été.

**Monsieur LHONORÉ** est le futur successeur de Monsieur Pouchain à la tête du dépôt DPC de Mondeville.

**Monsieur BASTIDE** représente le Service Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement (QHSE) de DPC.

**Monsieur LEMOIGNE** est Responsable du Service à l'Industrie de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Caen.

**Monsieur GIOT** représente le Service Interministériel de Défense et de Protection Civile.

**Monsieur SIMON** est Responsable de l'Unité Territoriale du Calvados à la DREAL de Basse-Normandie.

**Madame BERARD** est Responsable de l'Unité Territoriale Caen-Nord à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) du Calvados.

**Monsieur BRES** est chargé d'études risques au sein de l'unité prévention des risques de la DDTM du Calvados.

**Madame LAFORÊTS** est responsable de l'unité Prévention des risques à la DDTM du Calvados.

**Monsieur BERTELOOT** est chargé de mission Risques Accidentels à la DREAL de Basse-Normandie.

## **II.2 - Présentation de la démarche PPRT**

**Madame FREBOURG** propose aux participants de visionner un film didactique présentant la démarche et les enjeux du PPRT. Elle souligne que, bien que ce film ait déjà été présenté aux membres du CLIC, il lui paraît utile pour rappeler quelques notions de base.

### **Film « Les Plans de Prévention des Risques Technologiques »**

La loi du 30 juillet 2003 prévoit l'élaboration de Plans de Prévention des Risques Technologiques pour les sites industriels à hauts risques. Il s'agit de prévenir les effets toxiques, thermiques et de surpression qu'un dysfonctionnement pourrait faire subir à la population vivant à proximité du site.

**Pour limiter ces risques, la réglementation prévoit quatre types d'actions :**

- la réduction des risques à la source : après avoir étudié l'ensemble des phénomènes dangereux dans une étude des dangers, l'exploitant du site doit mettre en œuvre les mesures de sécurité permettant de réduire le risque au maximum ;
- l'élaboration de plans d'urgence pour protéger et secourir les populations. Ces plans sont testés régulièrement pour s'assurer de leur efficacité.
- l'information de la population sur la nature des risques qu'elle encourt et sur la conduite à tenir en cas d'alerte.
- la maîtrise de l'urbanisation autour du site industriel. Si cette maîtrise est assez simple à atteindre dans le cadre d'une implantation industrielle à venir, elle est plus complexe pour les installations anciennes, souvent situées à proximité d'autres entreprises, de logements, d'établissements recevant du public ou d'infrastructures de transport. Les PPRT visent précisément d'éviter que les populations limitrophes d'un site à hauts risques subissent les effets dévastateurs d'un accident industriel, comme ce fut le cas à Bhopal, en Inde, mais aussi à Toulouse, suite à l'accident d'AZF.

**Un PPRT comprend :** un plan de zonage réglementaire qui délimite les zones faisant l'objet de restrictions ; un règlement qui détaille les prescriptions qui s'appliquent pour chaque zone ; une note de présentation qui justifie le zonage et les prescriptions.

**L'élaboration d'un PPRT nécessite la réunion de plusieurs acteurs :** l'Etat, représenté par le Préfet et les services spécialisés (DREAL, DDTM) ; les collectivités locales, représentées par leurs élus et leurs services techniques ; les exploitants des sites à hauts risques ; le CLIC ; des acteurs locaux choisis par le Préfet (associations, par exemple).

**La DREAL établit le périmètre d'étude du PPRT à partir de l'étude des dangers du site.** Le périmètre d'étude du PPRT est la courbe enveloppe réunissant l'ensemble des zones concernées par un effet toxique, thermique ou de surpression, quelle que soit son intensité. Dans certains cas prévus par Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, du Transport et du Logement, des

phénomènes dangereux aux conséquences extrêmement graves mais dont la probabilité d'occurrence est infime peuvent n'être pris en compte que pour les plans de secours et non pour la maîtrise de l'urbanisation.

Lorsque le périmètre d'étude est établi, le Préfet en fait une présentation au CLIC, il consulte les communes sur les modalités de la concertation puis prend un arrêté de prescription qui ouvre la phase technique de l'élaboration du PPRT.

**La DREAL élabore une carte des aléas.** Il s'agit de déterminer la probabilité d'occurrence et l'intensité maximale de chaque type d'effet en chaque point du périmètre d'étude. En agrégeant les résultats obtenus pour les trois types d'effet, on obtient la combinaison d'un niveau d'effet et d'une probabilité d'occurrence pour chaque point du périmètre. Cette combinaison constitue un aléa technologique. Il existe sept niveaux d'aléa, du plus élevé au plus faible : TF+ (effets très intenses associés à une forte probabilité d'occurrence), TF, F+, F, M+, M et Fai. On obtient la carte des aléas d'un territoire en reportant, pour chaque point du périmètre d'étude, le niveau d'aléa technologique.

En collaboration avec les collectivités territoriales, **la DDTM élabore ensuite la carte des enjeux du territoire.** Il s'agit de reporter, sur le périmètre d'étude, les bâtiments et infrastructures susceptibles de recevoir des individus (logements collectifs ou individuels, entreprises, établissements recevant du public, infrastructures de transport...) et d'indiquer, le cas échéant, les projets d'urbanisation du territoire.

**La superposition de la carte des aléas et de la carte des enjeux permet de visualiser l'exposition des populations aux aléas technologiques.** Elle conduit à la réalisation de la première carte de zonage du PPRT, appelée « zonage brut », qui va servir à identifier les investigations complémentaires à mener (prix de l'immobilier dans la perspective de mesures foncières, par exemple).

**La phase technique du PPRT achevée, il faut ensuite décider des mesures à prendre, en tenant compte à la fois de la réglementation et du contexte local.** Cette phase stratégique est pilotée par le Préfet, en concertation avec les collectivités territoriales, les industriels et les autres acteurs choisis par le Préfet. Les décisions prises pour diminuer l'exposition aux risques des populations suivent trois principes : ne pas augmenter les enjeux vulnérables du territoire, en évitant d'y faire venir des populations nouvelles ; renforcer la protection offerte par le bâti, grâce à des travaux d'adaptation ; diminuer si nécessaire la présence humaine. Certaines zones particulièrement sensibles font l'objet de prescriptions lourdes et impératives (par exemple, expropriation en zone TF+ ; interdiction de rassemblement de foule en zone TF, etc.). Dans les zones moins exposées, pour diminuer la vulnérabilité des personnes, des prescriptions pourront être proposées sur le bâti existant et futur. Ces prescriptions seront à apprécier en fonction de la situation locale et des projets d'urbanisme.

**Une fois les décisions prises, les services de l'Etat rédigent le projet de PPRT, qui est présenté à l'ensemble des acteurs associés pour avis et fait l'objet d'une enquête publique.** Au terme de ce processus, le PPRT est signé par le Préfet et annexé au plan local d'urbanisme. Sont alors établies les conventions de financement tripartites (Etat, collectivités locales, exploitants) qui permettront de financer les éventuelles mesures foncières figurant au PPRT.

Le PPRT constitue donc un ensemble de règles qui s'appliquent au bâti, aux équipements et aux infrastructures existants et futurs. Il prend en compte à la fois les aléas technologiques et les enjeux d'un territoire. Grâce à la concertation qui préside à son élaboration, il contribue à faire partager entre les collectivités territoriales, les industriels et les citoyens, une culture commune du risque et de la sécurité.

### **II.3 - Rappel des principes d'élaboration du PPRT, présentation des aléas et des cartographies y afférentes**

**Madame FREBOURG** présente un diaporama qui détaille les risques ciblés par le PPRT de DPC à Mondeville, les étapes de l'élaboration du Plan et les mesures qui y sont liées.

#### **Définition du PPRT**

Le PPRT s'inscrit dans l'une des quatre catégories d'outils réglementaires mises en place par le législateur pour prévenir et maîtriser les risques technologiques :

- la maîtrise de l'urbanisation autour de l'établissement, qui vise à limiter le nombre de personnes exposées au risque. Le PPRT en est une mesure particulière ;
- la maîtrise des secours, tant à l'intérieur du site (via l'élaboration d'un plan d'opération interne par l'exploitant) qu'autour de l'établissement (avec l'élaboration d'un plan particulier d'intervention par le Préfet) ;
- l'information et la concertation (notamment par le biais du CLIC) ;
- la maîtrise des risques à la source, grâce à une étude des dangers produite par l'exploitant et revue tous les cinq ans.

Le PPRT est d'abord un outil de maîtrise de l'urbanisation qui vise à protéger les populations d'un risque technologique accidentel. A ce titre, il ne s'intéresse à la pérennité des bâtiments et des infrastructures que dans le cas où ces derniers sont habités ou occupés par des personnes. En s'inscrivant dans l'aménagement du territoire, le PPRT permet à la fois de résoudre des situations complexes et dangereuses héritées du passé et de consolider des situations satisfaisantes pour éviter qu'elles ne se dégradent. Une fois approuvé par arrêté préfectoral, le PPRT est annexé aux documents d'urbanisme et vaut servitude d'utilité publique.

Pour DPC, l'élaboration du PPRT a été lancée par un arrêté préfectoral du 21 janvier 2011. Son approbation fera l'objet d'un second arrêté.

#### **Mesures pouvant être prescrites par le PPRT**

Le PPRT permet d'intervenir sur l'existant. Ainsi, lorsque des populations résident dans des zones où les risques sont très forts, le PPRT peut imposer l'expropriation ou le délaissement. En cas d'expropriation, l'Etat peut déclarer d'utilité publique l'expropriation, par les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale compétents et à leur profit, dans les conditions prévues par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. En cas de délaissement, c'est le propriétaire qui prend, s'il le souhaite, l'initiative de quitter son bien, en mettant en demeure la collectivité de l'acheter. Les mesures foncières sont financées obligatoirement par l'Etat, les exploitants des installations à l'origine du risque et les collectivités territoriales compétentes ou leurs groupements compétents, dès lors qu'ils perçoivent la contribution économique territoriale dans le périmètre couvert par le plan.

Dans les zones moins exposées, le PPRT pourra prescrire des travaux visant à réduire la vulnérabilité du bâti dans l'objectif d'accroître la sécurité des populations (création d'un local de confinement, renforcement des menuiseries ou des vitrages, etc.). Cependant, les travaux visés par cette prescription ne pourront excéder 10 % de la valeur vénale de chaque bien, valeur estimée sans prise en compte du risque technologique. Dans ces zones, le PPRT pourra également prescrire des restrictions d'usage, notamment pour les infrastructures de transport (déplacement d'arrêts de bus, par exemple).

Le PPRT permet également d'intervenir sur les projets d'urbanisme, dans l'objectif d'éviter toute aggravation du risque. Dans les zones les plus exposées, le PPRT pourra interdire toute construction ou exploitation nouvelle. Dans les zones où le risque est plus faible, le PPRT limitera la nature ou le niveau d'occupation des nouvelles constructions, ou imposera des normes de construction permettant de réduire la vulnérabilité des bâtiments.

**Monsieur THOMAS** demande si les mesures d'expropriation ou de délaissement peuvent aussi concerner des entreprises.

**Madame FREBOURG** répond que l'expropriation d'entreprises est prévue dans certains cas, sur lesquels elle reviendra.

**Monsieur DANIEL** demande si les prescriptions du PPRT s'appliquent également au propriétaire du site à risques qui souhaiterait agrandir son exploitation.

**Madame FREBOURG** répond que l'objectif du PPRT n'est pas d'empêcher la vie de l'installation classée. Toutefois, toute modification substantielle des activités d'un site classé est soumise à une autorisation préfectorale et à une procédure réglementaire lourde. L'exploitant devra notamment actualiser ses études d'impact et de dangers et démontrer qu'il maîtrise les risques de façon satisfaisante.

#### **Financement des mesures prescrites par le PPRT**

**Madame FREBOURG** explique que les mesures d'expropriation et de délaissement prescrites par le PPRT sont financées de façon tripartite par l'État, les collectivités territoriales concernées (Communes, Conseil Général, Conseil Régional) et l'exploitant.

Pour ce qui concerne les travaux visant à limiter la vulnérabilité du bâti, ils sont à la charge du propriétaire. Si les particuliers bénéficient à l'heure actuelle d'un crédit d'impôt relatif à ces travaux, le législateur n'a rien prévu de tel pour les entreprises. Le PPRT ne peut toutefois obliger les propriétaires à entreprendre des travaux dont le coût serait supérieur à 10 % de la valeur de leur bien. Si les travaux nécessaires à la sécurisation du bâtiment excèdent ce montant, le PPRT peut recommander de travaux supplémentaires que le propriétaire décidera de réaliser ou non.

**Monsieur JAFFRÉ** demande si la communauté d'agglomération fait partie des collectivités territoriales susceptibles de financer les mesures foncières.

**Madame FREBOURG** répond que toutes les collectivités qui perçoivent la contribution économique territoriale de la part de l'exploitant participent au financement des mesures foncières.

**Monsieur LOCARD** s'interroge sur la procédure à suivre dans le cas où le propriétaire ne peut financer les travaux rendus obligatoires par le PPRT.

**Madame FREBOURG** avoue ne pas avoir de réponse immédiate à cette question.

*Le non financement des travaux obligatoires constituera a minima un handicap lors de la vente du bien.*

**Monsieur HAVARD** s'enquiert de ce que doit faire le propriétaire si les travaux nécessaires à sa sécurité excèdent 10 % de la valeur de son bien.

**Madame FREBOURG** explique que le propriétaire n'est pas contraint par le PPRT à réaliser la partie des travaux qui excède ce montant mais le PPRT peut souligner l'intérêt de réaliser ces travaux au travers de recommandations d'application non obligatoire, laissée à l'arbitrage du propriétaire.

### Rappels sémantiques

**Madame FREBOURG** rappelle la définition des principaux termes utilisés dans les documents relatifs au PPRT.

Un **aléa technologique** est la probabilité qu'un phénomène dangereux - incendie, explosion, etc. - produise en un point donné des effets d'une intensité donnée, au cours d'une période déterminée. L'aléa sera d'autant moins important que la probabilité que le phénomène se produise sera faible et/ou que l'intensité de ses effets sera limitée.

La **probabilité** est la fréquence à laquelle un phénomène dangereux peut se produire au cours de la durée de vie d'une installation. Elle est évaluée sur la base de l'observation et de l'expérience de l'exploitant sur ses sites ou sur des sites similaires, notamment grâce à des bases de données qui répertorient les incidents/accidents survenus sur des sites industriels. Le législateur a défini cinq classes de probabilité, qui vont du « courant » à l' « extrêmement peu probable ».

Les **effets** d'un phénomène dangereux peuvent être de trois types : toxique, thermique, de surpression. Certains sites ne sont impactés que par un ou deux types d'effet. En se basant sur l'observation d'un certain nombre d'événements accidentels, le législateur a défini trois seuils d'effets croissants : irréversibles (SEI), létaux (SEL) et létaux significatifs (SELS). Pour la surpression, il a ajouté un quatrième seuil : celui des effets indirects par bris de vitres. Ainsi à titre d'illustration, pour les effets de surpression, le seuil des effets létaux significatifs est fixé à 200 millibars, le seuil des effets létaux à 140 millibars, le seuil des effets irréversibles à 50 millibars et le seuil des effets indirects à 20 millibars.

La **gravité** représente l'importance des conséquences humaines des accidents, grâce à une échelle qui comporte cinq niveaux. Le niveau de gravité est fonction du nombre de personnes exposées aux différents seuils d'effets. Plus les effets sont forts, moins le nombre de personnes exposées a besoin d'être important pour que la gravité soit conséquente.

La **cinétique** prend en compte la vitesse de déroulement d'un phénomène et la vitesse de propagation de ses effets sur la population. La cinétique est donc prise en compte à la fois pour définir les mesures de maîtrise des risques (qui visent à empêcher le phénomène de se produire) et

les mesures de protection et de sauvegarde des populations (qui ont pour but d'empêcher la propagation des effets).

Les enjeux désignent les « cibles » exposées aux phénomènes dangereux. Le recensement des enjeux du territoire (habitations, entreprises, commerces, établissements recevant du public, infrastructures de transport, etc.) permet d'étudier la vulnérabilité des enjeux. Un immeuble de dix étages est par exemple plus « vulnérable » qu'une maison abritant une seule famille.

L'ensemble des notions abordées (probabilité, effets, gravité, cinétique, enjeux, vulnérabilité) permet d'aboutir à la notion de risque, que le législateur a défini comme la combinaison de la probabilité d'occurrence d'un accident avec la gravité de ses conséquences, ou encore la combinaison de l'aléa avec la vulnérabilité des enjeux.

On aboutit à cette notion de risque en prenant en compte l'ensemble des autres notions combinées entre elles. Ainsi, la gravité est la combinaison de l'intensité d'un phénomène dangereux et de la vulnérabilité de l'enjeu. Par exemple, pour un phénomène dangereux de même intensité, la gravité sera plus importante si le phénomène touche un immeuble collectif qu'une maison individuelle. L'aléa est la combinaison de l'intensité d'un phénomène dangereux et de la probabilité que la cible soit atteinte. Ainsi, pour un phénomène de même intensité, l'aléa sera plus important si la probabilité qu'une habitation soit atteinte est grande que si elle est faible. Ou encore, pour une même probabilité d'occurrence du phénomène dangereux, l'aléa sera plus important si l'intensité du phénomène est forte que si elle est faible.

**Monsieur DANIEL** demande si le fait qu'un lieu soit inhabité fait baisser son niveau d'aléa.

**Madame FREBOURG** répond que le niveau d'aléa n'est pas fonction de la nature du lieu, mais uniquement de l'intensité et de la probabilité de survenue d'un phénomène dangereux. Les enjeux n'entrent pas en ligne de compte dans la détermination des aléas.

**Monsieur JAFFRÉ** s'interroge sur ce qui différencie le seuil d'effet « létal » du seuil d'effet « létal significatif ».

**Madame FREBOURG** explique que le nombre de décès potentiels est plus élevé pour le seuil « létal significatif » que pour le seuil « létal ». Par exemple, en matière d'effets toxiques, le seuil « létal significatif » est atteint quand le nombre de décès excède 5 % de la population exposée.

**Monsieur JAFFRÉ** s'étonne que la cinétique du phénomène de boil-over soit plus rapide dans le document présenté aujourd'hui que dans la première étude des dangers. Le temps estimé entre la survenue du phénomène et sa propagation est beaucoup plus court qu'à l'origine.

**Madame FREBOURG** explique que cette différence d'estimation est due à l'évolution des connaissances relatives à ce type de phénomènes dangereux. Il apparaît que lorsqu'un bac de carburant est presque vide, le boil-over survient beaucoup plus rapidement que lorsqu'il est plein. Pour des stockages de gasoil, il n'y a lieu de prendre en compte que le phénomène de boil-over en couche mince dont les distances d'effet sont plus faibles que celles du boil-over classique. Ceci est lié au fait que la masse d'hydrocarbures en feu éjectés du bac est faible.



**Monsieur BASTIDE** précise que, même dans le cas d'un boil-over en couche mince se produisant dans une cuve ne contenant pas plus d'un mètre de produit, le phénomène met environ quatre heures pour se propager. DPC avait donc estimé que ce phénomène possédait une cinétique lente. Cependant, au vu du temps nécessaire à l'évacuation de la population, le Préfet a considéré que cette cinétique était rapide. Cette décision est d'autant plus surprenante que le phénomène de boil-over ne se propage pas à plus d'une centaine de mètres des bacs, et touche donc une population peu nombreuse qu'il paraît assez simple d'évacuer en quatre heures. DPC estime d'ailleurs que le boil-over ne fait pas partie des risques les plus importants recensés sur son site.

**Monsieur BERTELOOT** précise que l'étude des dangers a démontré, qu'en cas de faible remplissage du bac, un boil-over en couche mince pouvait produire ses premiers effets en une heure seulement.

**Monsieur BASTIDE** ne semble pas partager totalement les propos de Monsieur Berteloot sur ce point.

*Dans les compléments à l'étude des dangers du 8 juin 2009, l'exploitant précise : "Les hauteurs minimales d'exploitation sont comprises entre 300 et 4000mm, ce qui correspond à un temps de déclenchement du boil-over en couche mince après un feu de bac compris entre 1 heure 12 minutes et 16 heures."*

**Madame EVRAT** s'étonne que le phénomène de boil-over en couche mince n'ait pas été pris en compte dans les études précédentes.

**Madame FREBOURG** explique que la prise en compte de ce phénomène est due au retour d'expérience et à la meilleure connaissance des phénomènes dangereux ces cinq dernières années.

**Monsieur BASTIDE** précise que les phénomènes de boil-over classiques, susceptibles de se propager sur plusieurs centaines de mètres, ne peuvent pas survenir sur le site de Mondeville. Ce dernier ne stockant que des carburants légers, les boil-over ne peuvent se propager à plus de quelques dizaines de mètres des bacs. De plus, la probabilité d'un boil-over est très faible car les carburants stockés à Mondeville ne peuvent s'enflammer que s'ils sont chauffés à plus de 50 °C, ce qui supposerait qu'un incendie se déclare au pied d'un bac et brûle pendant au moins quatre heures.

#### Principales étapes d'élaboration du PPRT

**Madame FREBOURG** rappelle que la première réunion du CLIC de DPC remonte à décembre 2007. Elle avait servi à expliquer la démarche de PPRT. C'est également à cette période que la DREAL a commencé à instruire l'étude des dangers produite par l'exploitant. Il s'agissait de procéder à une lecture critique du document fourni par l'exploitant et, le cas échéant, à demander des compléments d'information de façon à définir le périmètre d'étude du PPRT. L'établissement de ce périmètre suppose en effet de disposer d'une vision exhaustive des phénomènes dangereux susceptibles de produire des effets à l'extérieur du site d'exploitation. Le périmètre d'étude a été présenté au CLIC le 15 novembre 2010.

L'instruction de l'étude des dangers vise aussi à réduire les risques à la source : dans le cas de DPC, la DREAL a proposé au Préfet un projet d'arrêté permettant de renforcer les mesures de maîtrise des risques, projet qui a été signé en mars 2011. Depuis lors, la DREAL est entrée dans la phase de recensement et de cartographie des aléas dont les résultats vont être présentés aujourd'hui.

Enfin, le Préfet a signé l'arrêté de prescription du PPRT le 21 janvier 2011, après avoir consulté les collectivités locales concernées sur les modalités de la concertation. Cette concertation prendra notamment la forme d'au moins une réunion publique d'association et de la mise à disposition du public, en mairie et sur le site Internet de la DREAL, des documents relatifs à l'élaboration du PPRT.

**Monsieur JAFFRÉ** ne se souvient pas que la commune de Mondeville ait été consultée sur les modalités de la concertation. Après en avoir discuté avec un de ses collègues, il ajoute que la commune d'Hérouville-Saint-Clair est dans le même cas.

**Madame FREBOURG** explique que les modalités de la concertation ont été transmises aux collectivités locales concernées par courrier recommandé avec accusé de réception. Il existe donc des justificatifs traçant que ces documents ont bien été réceptionnés. Par ailleurs, la réglementation prévoit que, sans réponse de la collectivité dans le mois qui suit la réception du courrier, son avis est réputé favorable.

**Monsieur THOMAS** demande si la ville de Caen se souvient d'avoir reçu ce courrier.

**Monsieur LOCARD** signale que, d'après l'arrêté préfectoral du 21 janvier 2011, la décision de la ville de Caen est « réputée favorable », ce qui signifie que cette collectivité n'a pas répondu au courrier.

**Monsieur JAFFRÉ** juge surprenant qu'aucune des communes concernées n'ait répondu au courrier.

**Monsieur THOMAS** demande si des objections concernant les modalités de concertation sont encore recevables.

**Madame FREBOURG** répond par la négative et poursuit son exposé.

Parallèlement aux réunions d'association, la phase de concertation suppose la mise à la disposition du public des documents d'études servant à la réalisation du PPRT. Les documents présentés en réunions d'association et les comptes-rendus de ces réunions seront quant à eux mis en ligne sur le site Internet de la DREAL et consultable en mairie des communes concernées. A l'issue de la période de concertation et d'association, un bilan est établi. Il est soumis avec le projet de PPRT aux personnes et organismes associés qui disposent alors de deux mois pour donner leur avis, avis réputé favorable si aucune remarque n'est formulée dans le temps imparti. Durant ce délai de deux mois, le CLIC est réuni de façon à ce que son avis soit recueilli en séance. Les remarques et observations faites durant cette consultation peuvent évidemment aboutir à amender le PPRT. Le projet est ensuite soumis à une enquête publique qui donne lieu au rapport d'un commissaire-enquêteur. Là encore, le résultat de l'enquête peut mener à amender le projet de plan. Enfin, le PPRT est approuvé dans un délai de trois mois par arrêté préfectoral.

**Monsieur THOMAS** s'enquiert de la date approximative de signature de l'arrêté d'approbation du PPRT.

**Madame FREBOURG** répond que le délai réglementaire d'élaboration d'un PPRT est de 18 mois. Ce délai peut cependant être prorogé lorsque la complexité du Plan le justifie, ce qui sera probablement le cas pour le PPRT de DPC car le site se situe en zone urbanisée.

**Madame EVRAT** confirme que le contexte particulier de ce PPRT nécessitera sans doute un allongement des délais.

**Monsieur BASTIDE** s'étonne que le thème des mesures supplémentaires de réduction des risques n'ait pas été abordé.

**Madame FREBOURG** juge cette remarque pertinente. Elle explique que, lorsque le coût des mesures foncières (expropriation ou délaissement) est jugé trop important à supporter notamment pour les collectivités concernées, la réglementation prévoit l'étude de mesures complémentaires (financées par l'exploitant) ou supplémentaires (financées de façon tripartite comme les mesures foncières). Ces mesures complémentaires pourront être préférées aux mesures foncières si elles sont d'un coût inférieur pour la collectivité publique et qu'elles permettent, par une meilleure maîtrise des risques, de rendre les mesures foncières inutiles.

**Monsieur BASTIDE** explique que DPC s'est efforcé depuis plusieurs années de mettre en place des mesures de protection à la source qui ont permis d'amener la probabilité de survenue d'un phénomène dangereux dans l'environnement du site à un niveau très faible. Ainsi, à l'heure actuelle, la survenue d'un phénomène dangereux sur le site de DPC est plus improbable qu'une crue centennale. Les mesures prises pour réduire le risque, qui ont déjà coûté plusieurs millions d'euros, ne cessent d'être renforcées : la carte des aléas n'est donc pas figée mais toujours susceptible d'évoluer en fonction des nouvelles dispositions prises par DPC. Les mesures qui permettraient d'éviter les mesures foncières sont cependant trop coûteuses pour être supportées par l'exploitant seul. Si le coût des expropriations et délaissements obligatoires est jugé exorbitant, il peut s'agir, par exemple, de déplacer le site de l'exploitant dans une zone moins urbanisée. Dans le cas de DPC, cette mesure n'est pas envisageable en raison de son coût financier, mais aussi de questions stratégiques de distribution du carburant sur la région. D'autres mesures supplémentaires peuvent cependant être envisagées, et DPC est tout à fait disposé à en discuter. Quoiqu'il en soit, **Monsieur BASTIDE** répète que la carte des aléas n'est pas forcément définitive et qu'elle peut encore évoluer.

**Monsieur THOMAS** remarque que le choix de financer des mesures supplémentaires ou des mesures foncières n'est pas neutre. Il suppose que les élus concernés aient décidé de la façon dont ils souhaitent que l'agglomération caennaise se développe.

**Monsieur BASTIDE** assure que l'activité de DPC n'empêche nullement le développement de projets urbains à proximité du site.

**Monsieur HAVARD** en doute, au vu de la carte des aléas actuelle.

**Monsieur THOMAS** rappelle que des projets structurants pour l'agglomération (habitat, bureaux, commerces, infrastructures diverses) sont prévus à proximité du dépôt de DPC. La carte des aléas actuelle laisse planer un doute sur la faisabilité à court terme de certains de ces projets d'urbanisation.

**Madame FREBOURG** comprend les préoccupations des élus concernant le développement économique et urbain de leur territoire. Elle rappelle cependant que le déplacement du dépôt ne peut être envisagé dans le cadre du PPRT que s'il apparaît comme la meilleure solution sur un double plan sécuritaire et financier, ce qui, à ce stade, n'est pas établi. Même si les responsables politiques décident de déplacer ce dépôt, le PPRT ne sera pas forcément l'outil qui

permettra de concrétiser ce choix. Par ailleurs, dans le cas où des mesures supplémentaires seraient proposées pour éviter les mesures foncières, l'Etat sera très vigilant à ce que soient bien distinguées les mesures supplémentaires proprement dites, qu'il finance en partie, et les mesures complémentaires, à la charge de l'exploitant.

**Monsieur BASTIDE** rappelle que l'Union Européenne a attiré l'attention de la France sur le fait que le financement des mesures supplémentaires pourrait être considéré comme une aide déguisée à son industrie. C'est pourquoi l'Etat est très pointilleux sur la nature et l'objet des travaux concernés par les mesures supplémentaires.

**Monsieur SIMON** ajoute, pour rassurer les élus, que les zones de mesure foncière ne concernent que certains territoires du périmètre d'étude. Ce point sera étudié en détail en fin de réunion.

## Contribution de l'étude des dangers à l'élaboration du PPRT

**Madame FREBOURG** laisse la parole à Monsieur Berteloot, qui poursuit la présentation du diaporama.

**Monsieur BERTELOOT** explique que l'étude des dangers fournie par l'exploitant contribue largement à l'élaboration du PPRT. Elle permet de lister l'ensemble des phénomènes dangereux susceptibles de se produire et d'estimer les probabilités d'occurrence et l'intensité des effets de ces phénomènes. Ces estimations tiennent compte des mesures de maîtrise des risques prises par l'exploitant, y compris de celles qui ont pu lui être prescrites à titre complémentaire suite à l'instruction de l'étude des dangers par la DREAL.

## Contenu de l'arrêté préfectoral d'élaboration du PPRT

**Monsieur BERTELOOT** rappelle que l'élaboration du PPRT de DPC a été prescrite par un arrêté préfectoral du 21 janvier 2011. Cet arrêté précise le périmètre d'étude du plan, la nature des risques pris en compte, les services instructeurs, la liste des personnes et organismes associés, les modalités de la concertation et les conditions dans lesquelles le bilan de la concertation est communiqué aux personnes associées et rendu public.

Le **périmètre d'étude** du PPRT de DPC concerne trois communes : Caen, Hérouville-Saint-Clair et Mondeville. Pour chaque point impacté par le PPRT, l'ensemble de la parcelle cadastrale concernée a été intégré au tracé du périmètre, ce qui explique que ce tracé englobe des zones parfois assez éloignées du dépôt et qui ne seraient en réalité pas impactées dans leur totalité par les effets des phénomènes dangereux.

Les **phénomènes dangereux** retenus dans l'étude des dangers concernent :

- des feux de nappe (liés à une fuite de canalisation, un débordement ou une fuite de bac) et des feux de bac, susceptibles d'engendrer des effets thermiques ;
  - l'explosion de réservoirs de stockage, qui peut générer des effets de surpression ;
  - des UVCE (explosion d'un nuage de gaz) et des flash-fire (passage d'un nuage enflammé), qui entraînent des effets thermiques et de surpression ;
- des boil-over en couche mince, dont les effets thermiques ont déjà été évoqués.

Le PPRT ne prend en compte que les phénomènes dangereux dont les effets sortent des limites du site. Pour les effets thermiques, cela concerne essentiellement des feux de nappe en cuvettes ou sous-cuvettes de rétention ou en postes de chargement, en pomperie, ainsi que des feux et boil-over en couche mince émanant de certains bacs. Pour les effets de surpression purs, le PPRT prend en compte l'explosion de l'ensemble des bacs mais aussi de citernes vides d'hydrocarbures liquides. Pour les effets conjoints thermiques et de surpression, sont retenus les flash-fire et UVCE se produisant par débordement de bac, épandage dans et hors cuvette, fuite de tuyauterie au sein du dépôt. Le PPRT de DPC n'est pas concerné par des effets toxiques.

Les **services instructeurs** du PPRT de DPC sont la DREAL de Basse-Normandie et la DDTM du Calvados.

Les **personnes et organismes associés** sont l'exploitant DPC, les communes impactées (Caen, Hérouville-Saint-Clair, Mondeville), la communauté d'agglomération de Caen-la-Mer, un représentant du CLIC, le Conseil Général du Calvados, le Conseil Régional de Basse-Normandie, le

SCOT de Caen Métropole et le syndicat mixte Ports Normands Associés. Ces personnes et organismes assistent aux réunions de travail organisées par les services instructeurs, réunions auxquelles peuvent également être conviées des personnes qualifiées si nécessaire. Ainsi, la CCI et la SNCF ont été conviées à la réunion de ce jour. Les personnes et organismes associés (POA) contribuent aux réflexions engagées pour élaborer le PPRT et réagissent aux propositions faites. Cette association vise à faciliter l'appropriation du risque et des choix qui fondent le projet de PPRT.

Une réunion d'association doit être organisée dès que le PPRT a été prescrit par le Préfet. Les personnes et organismes associés y sont conviés quinze jours à l'avance. Les réunions d'association présentent et recueillent les différentes propositions d'orientation du plan établies avant enquête publique et déterminent les principes du zonage et du règlement qui lui est associé. Chaque réunion fait l'objet d'un compte rendu diffusé dans les trente jours aux personnes et organismes associés. Ces derniers disposent de trente jours à compter de la réception du compte rendu pour faire parvenir leurs observations par écrit. Ces comptes-rendus ne faisant pas l'objet d'un envoi avec accusé de réception, il est conseillé aux personnes associées de contacter la DREAL si elles ne le reçoivent pas dans les trente jours qui suivent la réunion. En effet, sans réponse de leur part dans le délai imparti, leur avis est réputé favorable. A l'issue de la phase d'élaboration du PPRT, le projet de plan est également adressé aux personnes et organismes associés, qui disposent alors de deux mois pour transmettre leurs remarques. Là encore, sans réponse de leur part, leur avis est réputé favorable.

La concertation peut prendre la forme d'au moins une réunion publique. Elle vise à présenter la procédure d'élaboration, les différentes étapes et le plan d'avancement du projet de PPRT à toutes les personnes susceptibles d'être concernées par le PPRT. L'arrêté préfectoral relatif au PPRT de DPC précise que les documents d'élaboration seront mis à la disposition du public dans les trois communes concernées. Ces communes sont également invitées à tenir à la disposition du public un registre sur lequel chacun pourra faire part de ses observations.

**Monsieur THOMAS** demande si la concertation a déjà eu lieu.

**Monsieur BERTELOOT** répond par la négative. Ce sont les modalités de la concertation qui ont été approuvées par les communes, apparemment par défaut, aucune n'ayant envoyé d'accord écrit sur le projet.

**Madame EVRAT** précise que ces modalités avaient été évoquées lors de la dernière réunion du CLIC, réunion auxquelles les collectivités locales concernées étaient conviées. Ces modalités n'avaient suscité aucune remarque, sauf de la part du syndicat mixte Ports Normands Associés, qui avait demandé à être ajouté à la liste des organismes associés. Cette demande ayant été prise en compte, il lui semble que le débat sur les modalités de concertation n'a pas lieu d'être rouvert.

### Cartographie des aléas

**Monsieur BERTELOOT** rappelle que la carte des aléas est établie en combinant la probabilité et l'intensité de l'ensemble des phénomènes dangereux listés dans l'étude des dangers. Les aléas font l'objet d'une échelle comprenant sept niveaux, du plus fort au plus faible : TF+, TF, F+, F, M+, M, Fai.

La carte d'aléa des effets thermiques montre que les aléas les plus forts se situent dans les limites du dépôt DPC. Une grande partie du territoire de la presqu'île est néanmoins affectée par un niveau d'aléa F+. Cette zone est cernée par une fine enveloppe d'aléa de niveau Fai.

La carte d'aléa des effets de surpression englobe un territoire bien plus important que la carte d'aléa des effets thermiques. Cependant, en dehors du périmètre de DPC, l'aléa est uniformément faible (Fai).

La combinaison de la carte d'aléa des effets thermiques et de la carte d'aléa des effets de surpression donne lieu à une carte d'aléa tous types d'effets confondus.

**Monsieur JAFFRÉ** demande à quel type de phénomènes dangereux est lié l'aléa noté Fai sur la carte des effets de surpression.

**Monsieur BASTIDE** répond que cet aléa est dû à la possibilité d'un UVCE consécutif à une fuite sur une grosse canalisation. Il a été calculé et modélisé avec un logiciel spécialisé baptisé PHAST. Ce programme a envisagé une vaporisation directe du gaz s'échappant de la canalisation, mais aussi la formation d'un nuage de vapeur suite à l'évaporation d'une nappe. C'est ce dernier point qui explique pourquoi le territoire concerné par la carte des aléas de surpression est très vaste. DPC envisage cependant des pistes de réduction des distances d'effet sur ce point précis, pistes qui doivent être discutées avec la DREAL.

**Monsieur HAVARD** demande quelles sont les conséquences concrètes d'un phénomène de surpression dans la zone d'aléa faible.

**Monsieur BASTIDE** répond qu'un tel phénomène entraînerait une surpression de 20 à 50 millibars dans la zone Fai, ce qui se traduirait par des effets indirects par bris de vitres sur les personnes.

**Monsieur JAFFRÉ** explique qu'il a découvert la carte des aléas présentée aujourd'hui en avril dernier, lors d'une réunion avec des architectes travaillant sur les projets d'aménagement de la presqu'île. Il a été très surpris car les cartes présentées issues de l'étude des dangers du site et présentées en 2008 devant le CLIC concernaient un territoire beaucoup plus restreint.

**Monsieur BASTIDE** souligne que les évolutions de la cartographie sont liées aux changements de modélisation des fuites sur canalisations. Le logiciel utilisé modélise la possibilité d'une fuite d'une heure sans intervention efficace, ce qui est franchement improbable, et prévoit un étalement uniforme du produit sur 1 à 3 centimètres, sans tenir compte des obstacles éventuels. C'est pour ces raisons que l'on aboutit à des zones d'aléa très importantes. DPC considère toutefois que cette modélisation n'est pas représentative de ce qui est susceptible de se produire au sein de son dépôt, même dans le pire des cas.

**Monsieur HAVARD** remarque que le périphérique de Caen se situe au centre des cartes des aléas, puisqu'il passe au-dessus du dépôt de DPC au niveau du viaduc de Calix.

**Monsieur BASTIDE** précise que le principal aléa concernant le périphérique résulte de la présence d'un nuage de vapeur de carburant susceptible de s'enflammer. Cependant, ce nuage étant trois à quatre fois plus lourd que l'air, il reste à proximité du sol et son épaisseur n'atteint pas plus de 2 mètres. Il est donc peu probable qu'il atteigne le viaduc. Quant aux effets de surpression de ce nuage, ils seraient inférieurs à 40 millibars, ce qui est parfaitement supportable



pour un ouvrage en béton tel que le viaduc de Calix. Par ailleurs, une étude de vulnérabilité a mesuré l'impact des phénomènes dangereux potentiels sur chacune des pièces du viaduc.

**Madame FREBOURG** confirme qu'un complément à l'étude des dangers a été demandé à l'exploitant. Il s'agissait de connaître les niveaux d'effets thermiques et de surpression rencontrés au niveau du viaduc de Calix. C'est sur la base de ces éléments qu'une étude a été lancée pour déterminer la vulnérabilité du viaduc à ces niveaux d'effet. La DREAL a reçu les conclusions de cette étude sur les effets thermiques et sur les effets de surpression les plus forts, mais elles doivent être complétées par un volet concernant des effets de surpression de niveaux moins élevés mais de durée plus longue susceptibles de dommages potentiellement plus importants sur l'ouvrage. Cette étude doit être lancée dans les prochaines semaines.

**Monsieur HAVARD** s'enquiert de la date à laquelle l'étude concernant le viaduc sera finalisée.

**Madame FREBOURG** explique que les derniers résultats ne parviendront pas à la DREAL avant plusieurs mois. La commande de ce type d'études étant régie par le code des marchés publics la procédure est longue. De plus, le bureau d'études demande un délai de trois mois entre la commande de l'étude et son lancement.

**Madame LAFORÊTS** précise que les premières conclusions de l'étude sont plutôt rassurantes par rapport à la ruine de l'ouvrage. Elles pourront être présentées aux personnes et organismes associés intéressés dès que les conclusions complètes seront disponibles.

**Monsieur HAVARD** juge difficile de présenter séparément les premières conclusions et celles concernant le problème spécifique de surpression évoqué par Madame Frebourg.

**Madame FREBOURG** est de l'avis de Monsieur Havard. Elle précise cependant que cette étude ne ralentit en rien l'élaboration du PPRT car elle aurait en principe dû être lancée après la première réunion d'association. La DREAL a pris l'initiative de commander cette étude en amont pour éviter de prendre du retard dans l'élaboration du Plan.

**Monsieur HAVARD** s'enquiert des effets possibles d'un phénomène dangereux sur les personnes circulant sur le viaduc, à l'intérieur de leur véhicule.

**Madame FREBOURG** répond qu'elles courent les mêmes risques que les personnes situées dans la même zone d'aléa. L'étude démontre pour le moment que ces personnes ne subiraient pas d'effets aggravants liés à une vulnérabilité spécifique du viaduc.

**Monsieur LOCARD** s'interroge sur l'effet d'une explosion de bac sur les conducteurs circulant sur le viaduc.

**Madame FREBOURG** répond que le viaduc est en zone d'aléa F+, ce qui correspond à des effets létaux très graves ou graves.

**Monsieur BIZET** s'enquiert des prescriptions envisageables en zone F+ et en zone Fai.

**Madame LAFORÊTS** précise qu'elle évoquera cette question ultérieurement.



**Monsieur DANIEL** demande si le pipeline TRAPIL qui amène les carburants jusqu'au dépôt a été pris en compte dans le périmètre d'étude du PPRT de DPC.

**Madame FREBOURG** répond que le PPRT de DPC ne s'applique qu'au dépôt de cet exploitant, indépendamment de tout autre ouvrage ou établissement. Cela dit, les installations de TRAPIL et celles de LCN sont susceptibles de générer des contraintes supplémentaires sur la zone du PPRT, contraintes qu'il faudra prendre en compte dans les règles d'urbanisme. Elle ajoute que la canalisation TRAPIL fait l'objet d'une étude de sécurité examinée par la DRIEE coordinatrice d'Île-de-France.

#### Finalisation du projet de PPRT et approbation

**Monsieur BERTELOOT** conclut son exposé en précisant que le projet final de PPRT comprend trois éléments clés : le plan de zonage réglementaire, le règlement qui lui est associé, et la note de présentation expliquant les choix opérés.

Le projet de PPRT est soumis aux acteurs associés puis à l'ensemble de la population dans le cadre d'une enquête publique. Le cas échéant, il est modifié pour prendre en compte les propositions et observations faites par les personnes et organismes associés ainsi que par les citoyens. Il est enfin approuvé par arrêté préfectoral et annexé aux plans d'urbanisme en tant que servitude d'utilité publique.

## II.4 - Présentation des enjeux et cartographies y afférentes

### Enjeux du PPRT

**Madame LAFORÊTS** rappelle que les aléas sont définis par la probabilité et l'intensité des phénomènes dangereux étudiés. Dans le cas de DPC, il s'agit d'effets thermiques et de surpression. Les enjeux correspondent à l'occupation humaine autour du site (personnes concernées par l'habitat, les activités économiques, les ERP, les infrastructures de transport, etc.). Le risque s'entend comme le croisement des aléas et des enjeux. Plus les enjeux sont vulnérables, plus le risque est important. Plus les aléas sont importants, plus le risque est important.

L'objectif du PPRT est de travailler sur les aléas en réduisant les risques à la source, et sur les enjeux pour les rendre moins vulnérables. On diminue la vulnérabilité des enjeux en évitant de construire de nouveaux bâtiments dans la zone à risque, mais aussi en diminuant la vulnérabilité intrinsèque des bâtiments existants (par exemple, en imposant des règles comme l'obligation pour le propriétaire de renforcer un bâtiment à hauteur de 10 % de la valeur vénale du bien).

Pour décrire les enjeux socio-économiques exposés aux phénomènes technologiques, il faut identifier l'habitat (individuel et collectif), les espaces économiques (commerces, activités tertiaires), les espaces de loisirs (terrains et locaux de sport, etc.), les infrastructures (routes, viaduc, pistes cyclables, voies de desserte), les usages, etc.

### Cartographie des enjeux du PPRT

**Monsieur BRES** présente une carte. Il rappelle que le périmètre d'étude du PPRT couvre environ 950 hectares, dont 16 sur la commune de Caen, 25 sur Hérouville-Saint-Clair, et plus de

900 sur Mondeville. Ces trois communes sont par ailleurs concernées par la Directive territoriale d'aménagement de l'Estuaire de la Seine et par le périmètre du SCoT, en cours d'élaboration.

La carte des enjeux du PPRT est élaborée en recueillant les informations fournies par des bases de données cartographiques (cadastres, notamment), des visites de terrain et des compléments d'information en provenance des collectivités locales et d'autres organismes associés au PPRT. Monsieur BRES souligne d'ailleurs qu'il attend des personnes présentes qu'elles l'aident à compléter la carte qu'il a commencé à élaborer.

**Monsieur BIZET** signale qu'il manque des ERP sur la carte présentée.

**Monsieur BRES** répond qu'il a demandé une liste de leurs ERP aux trois communes concernées. Mondeville et Hérouville ont répondu sans préciser la catégorie des établissements. La ville de Caen n'a fourni aucune réponse.

**Madame LAFORÊTS** précise que la carte des enjeux présentée par Monsieur Bres n'est pas finalisée. Elle est à l'état de projet et doit encore être complétée.

**Monsieur BRES** poursuit la description de la carte provisoire des enjeux en notant qu'elle comporte le périmètre d'étude du PPRT, les bâtiments d'activité, les habitations et les équipements (groupe scolaire, école de musique). Une large zone d'habitat, qui comprend des pavillons mais aussi des immeubles comptant jusqu'à huit étages, est impactée par le PPRT, en particulier sur la commune de Mondeville. Les activités concernées par la zone d'étude sont avant tout portuaires (entrepôts), mais le périmètre comprend aussi trois zones commerciales, un dépôt de mélasse et les dépôts de combustibles de LCN ainsi que les installations de TRAPIL. Plusieurs infrastructures de transport sont également impactées : le viaduc (sur lequel circulent en moyenne 80 000 véhicules par jour), plusieurs voies secondaires, ainsi que la départementale 402 qui traverse la zone portuaire. Des espaces ouverts ont aussi été recensés, notamment des stades, un parc, une zone boisée, des parkings pour poids lourds.

**Monsieur LELIEVRE** signale qu'un immeuble de huit logements situé au numéro 161 du cours Caffarelli n'est pas recensé sur la carte. Il propose de faire parvenir à Monsieur Bres la liste des personnes à prévenir qui a été établie dans le cadre du PPI. Cette liste permettra de recenser l'ensemble des logements mais aussi d'éviter les confusions entre immeubles de bureaux, ERP et habitations.

**Madame DRON** demande si la piste cyclable et la voie piétonne ont été prises en compte.

**Monsieur BRES** répond par l'affirmative. Il ajoute qu'il a aussi recensé le chemin de halage. En revanche, il manque d'informations au sujet des lignes SNCF qui traversent le périmètre d'étude.

**Monsieur HAUZAY** précise que la limite du réseau ferré national se trouve sur le pont qui traverse l'Orne. Une partie des lignes situées à l'intérieur du périmètre appartiennent à Ports Normands Associés ; les autres servent uniquement à manœuvrer des machines ou à stationner des rames. Ces dernières n'accueillent ni voyageurs, ni matières dangereuses.

**Monsieur BRES** ajoute qu'il lui manque encore la position des infrastructures réseaux (réseau de fibre optique, antennes relais), des lignes de transport collectif (réseaux Twisto et Bus

Verts, cars scolaires) et des monuments historiques. Il remercie encore les personnes et organismes associés de l'aider à recenser les éléments manquants ou erronés sur la carte.

## **II.5 - Investigations complémentaires, le cas échéant**

**Madame LAFORÊTS** rappelle que la carte des enjeux présentée est un projet. Elle comporte encore des omissions et des erreurs et doit être finalisée avec l'aide des personnes et organismes associés à l'élaboration du PPRT. Cette carte présente néanmoins l'intérêt d'offrir une perception globale de l'impact des aléas par rapport aux enjeux qui existent déjà sur le territoire. Elle permet également de dresser le programme des investigations complémentaires à mener et d'élaborer une première version de la carte de zonage brut.

Les investigations complémentaires ont pour objectif d'obtenir une meilleure réponse réglementaire du PPRT à un niveau d'exposition donné. Elles permettent d'estimer, le cas échéant, la valeur vénale des biens dans les secteurs concernés par les mesures foncières (expropriation ou délaissement), mais aussi de déterminer si des travaux de renforcement des bâtiments sont nécessaires pour garantir la sécurité des personnes.

### **Mesures foncières**

Les mesures foncières dépendent du niveau d'aléa. Elles sont encadrées au niveau national par les prescriptions contenues dans le Guide d'élaboration des PPRT, disponible sur le site Internet du Ministère de l'Ecologie.

Dans les secteurs TF+, l'expropriation est obligatoire pour le bâti résidentiel modulable pour les bâtiments d'activités, le délaissement automatique pour les activités. En secteur TF, l'expropriation est modulable en fonction du contexte local, mais le délaissement est automatique pour le bâti résidentiel et modulable pour les bâtiments d'activités. En secteur F+, l'expropriation n'est pas proposée mais le délaissement est obligatoire pour le bâti résidentiel et modulable pour les bâtiments d'activités. En zone F, l'expropriation n'est pas proposée, mais le délaissement est envisageable en fonction du contexte local. Dans les autres zones, ces mesures foncières ne sont pas proposées. Enfin, pour ce qui concerne les enjeux autres que l'habitat et les activités et situés en zone TF+ à F, l'analyse des mesures à prendre est réalisée au cas par cas, en fonction des possibilités techniques envisageables pour réduire la vulnérabilité. Pour le PPRT de DPC, la DDTM a comptabilisé quatre bâtiments d'habitation et 32 bâtiments d'activités en zone F+.

**Monsieur JAFFRÉ** explique que le nombre d'habitations devra être étudié plus précisément, car certains des bâtiments recensés mêlent appartements d'habitations et locaux d'activités.

**Madame LAFORÊTS** souligne que ces informations sont effectivement essentielles pour déterminer la valeur vénale des biens.

**Monsieur LOCARD** souhaiterait connaître les effectifs des entreprises situées en zone F+.

**Monsieur BRES** répond qu'il ne dispose pas de cette information, mais que le PPRT comprendra une note concernant les enjeux en termes d'emplois.

**Monsieur LOCARD** se dit très surpris que les services instructeurs n'aient pas la moindre idée des effectifs des entreprises situées en zone F+.

**Madame LAFORÊTS** explique que les activités recensées en zone F+ concernent essentiellement des entrepôts, et donc a priori peu de personnel.

**Monsieur LOCARD** affirme que cette zone comprend aussi des commerces, dont les employés et clients sont de fait exposés à des risques importants.

**Monsieur BRES** assure que les données concernant ces commerces seront recensées.

**Monsieur LOCARD** s'étonne qu'elles ne soient pas déjà disponibles. Il se dit également surpris de ne pas connaître le nombre d'habitants susceptibles d'être concernés par des bris de vitre, et donc par des blessures potentielles, en zone Fai. Il constate que les immeubles d'habitation ont été recensés, mais pas la population qu'ils abritent.

**Madame LAFORÊTS** assure que ces données seront collectées.

**Monsieur LOCARD** suggère de les demander aux communes, qui en disposent via les fichiers relatifs aux taxes foncières et d'habitation.

**Madame EVRAT** rétorque que les communes n'ont pas d'information sur la composition des familles occupant chaque logement.

**Monsieur LOCARD** répond que l'important est d'obtenir un ordre de grandeur du nombre d'habitants concernés par les risques.

**Monsieur BIZET** aimerait connaître les prescriptions qui s'appliqueront sur chaque zone pour ce qui concerne l'urbanisation future.

**Madame LAFORÊTS** explique que les règles qui s'appliqueront à l'urbanisation future seront définies par les personnes et organismes associés à l'élaboration du PPRT. Les services de l'Etat se contenteront de fixer les principes généraux et les règles minimales à respecter. En fonction des stratégies d'urbanisme retenues, les personnes associées pourront parfaitement choisir de durcir ces règles.

**Monsieur BRES** signale cependant que la réglementation nationale interdit de construire en zone F+.

**Monsieur BIZET** constate que cette information remet en cause la construction de la plateforme relais prévue par les Ports Normands Associés, car elle se situe pour partie en zone F+.

**Madame LAFORÊTS** signale que les enjeux portuaires sont soumis à des réglementations spécifiques.

**Madame BERARD** explique que PNA, après avoir contacté les services de la DREAL et de la DDTM, réalise actuellement une étude de faisabilité de ce projet.

**Monsieur BIZET** demande si le règlement du PPRT concerne aussi les manifestations susceptibles d'être organisées dans le périmètre d'étude (Fête du Port, compétitions off-shore, etc.).

**Madame LAFORÊTS** répond que le PPRT peut effectivement régler les usages, par exemple en limitant le trafic sur une voie routière ou en encadrant les possibilités de rassemblement. Là encore, il appartient aux personnes et organismes associés de réfléchir avec les services instructeurs pour établir les règles propres à chaque zone.

### Etudes de vulnérabilité

**Madame LAFORÊTS** indique que dans les zones d'aléas F+ des études de vulnérabilité pourront être menées pour déterminer si des travaux de renforcement sont nécessaires pour garantir la sécurité des personnes. Pour ce qui concerne le bâti résidentiel, l'étude de vulnérabilité est à la charge du propriétaire qui renoncerait à faire jouer son droit au délaissement en zone d'aléa F+. Il faut alors qu'il prouve que son habitation peut résister aux aléas, ce qui s'avère complexe. Pour les bâtiments d'activités les études de vulnérabilité approfondies pourront être réalisées et financées par l'Etat afin d'éclairer le choix des POA sur les mesures foncières éventuelles.

Dans les zones d'aléa faible (Fai), aucune investigation complémentaire ne sera proposée. Le PPRT se contentera de prescrire des mesures techniques génériques, comme la pose d'un film protecteur pour éviter les éclats de verre en cas de bris de vitre.

**Monsieur LOCARD** demande si l'étude de vulnérabilité est prise en compte dans l'estimation de la valeur vénale du bien.

**Madame LAFORÊTS** répond par la négative. Elle rappelle que le Service des Domaines ne tient pas compte du risque technologique dans l'estimation de la valeur vénale d'un bien.

**Monsieur LOCARD** s'enquiert de la date à laquelle seront réalisées les estimations des biens.

**Madame LAFORÊTS** explique que les estimations seront produites parallèlement à l'élaboration du PPRT, car elles sont indispensables aux personnes et organismes associés pour construire une stratégie, notamment en matière de choix entre les mesures foncières et le renforcement du bâti pour les activités situées en zone F+.

**Monsieur BIZET** se demande si le propriétaire d'un bâtiment d'activité devra financer lui-même les travaux de consolidation nécessaires à la poursuite de son activité.

**Madame LAFORÊTS** répond que c'est l'Etat qui finance l'étude de vulnérabilité approfondies des bâtiments d'activités localisés en zone TF+ à F. En revanche, il appartient au propriétaire de réaliser les travaux prescrits par cette étude de vulnérabilité, dans l'hypothèse où il choisit de ne pas faire jouer son droit au délaissement.

**Monsieur BRES** ajoute que le règlement peut être aménagé en fonction des stratégies locales.

**Monsieur LOCARD** répond qu'il existera forcément un rapport de force entre la collectivité locale qui ne voudra pas financer le délaissement et le propriétaire du bâtiment d'activités qui rechignera à financer les travaux de renforcement.



**Madame LAFORÊTS** rappelle que ces travaux ne peuvent être prescrits que dans la mesure où leur coût n'excède pas 10 % de la valeur vénale du bien.

### **Elaboration du zonage brut**

**Madame LAFORÊTS** explique que le zonage brut vise à donner une première idée de ce que pourra être le plan de zonage réglementaire et des secteurs potentiels d'expropriation et de délaissement. Il pourra faire l'objet de modifications en fonction des orientations stratégiques choisies par les acteurs du PPRT. Ce zonage est établi à partir des aléas, en tenant compte de l'ensemble des types d'effets. Il est défini sur les principes de zonage de maîtrise de l'urbanisation.

Il existe un tableau des correspondances entre les niveaux d'aléas et les principes de réglementation. Les prescriptions sur le bâti existant ont déjà été évoquées. Pour le bâti futur, il apparaît clairement qu'il est interdit de construire en zones TF+, TF, F+ et F. Toutefois, une doctrine nationale concernant le traitement spécifique des activités économiques a été publiée par le ministère en mai 2011. Dans ces zones d'activités très spécifiques qui nécessitent un accès à un élément non déplaçable (par exemple, accès au canal maritime pour une activité portuaire) des extensions d'activités pourront être admises sous réserve de respecter certaines prescriptions. Pour la zone Fai, ici liée à un effet de surpression, les constructions pourront être autorisées sous réserve qu'elles puissent résister à une surpression de 20 à 50 millibars. Une étude visant à s'assurer que ces normes sont respectées devra être réalisée avant le dépôt du permis de construire par le demandeur.

**Monsieur HAVARD** demande si la zone F+ peut être traversée par les véhicules de transports en commun.

**Madame LAFORÊTS** répond par la négative. Des dérogations peuvent cependant être obtenues dans certaines conditions pour les lignes de transport qui existent déjà.

**Monsieur JAFFRÉ** rappelle qu'il est prévu d'aménager une nouvelle ligne de TVR pour desservir la presqu'île.

**Madame LAFORÊTS** précise que la phase de stratégie peut faire évoluer le plan de zonage proposé par les services instructeurs, notamment en durcissant les contraintes propres à chaque zone, ou encore en élargissant le périmètre d'une zone « rouge » non constructible. L'objectif de la phase de stratégie est bien de définir, avec l'ensemble des acteurs associés, les choix d'orientation de la prévention qui seront traduits dans le projet de plan établi par les services de l'Etat.

**Monsieur BIZET** demande quand sera présenté le premier projet de zonage brut.

**Madame FREBOURG** explique qu'il pourra être dévoilé lors de la prochaine réunion d'association, qui devrait se tenir à l'automne 2011.

**Monsieur BASTIDE** rappelle que les zones d'aléas doivent être retravaillées avant que le zonage soit finalisé, pour les raisons qu'il a évoquées précédemment. Ce travail est d'autant plus indispensable que les enjeux sont très importants.

**Madame FREBOURG** ne voit pas d'objection à prendre en compte les nouveaux éléments relatifs aux aléas qui pourraient lui être fournis. Cependant, le redécoupage des zones d'aléa fera

nécessairement l'objet d'un circuit de validation long qui ne doit ni empêcher les discussions relatives au PPRT d'avancer ni retarder l'élaboration des différentes stratégies possibles sur le territoire concerné par le Plan.

**Monsieur BASTIDE** estime qu'il serait préjudiciable pour tout le monde de brûler les étapes et de s'interdire des mesures susceptibles de réduire le risque. Il demande si l'étude de vulnérabilité concernant le viaduc sera disponible à l'automne, lors de la prochaine réunion d'association. Dans le cas contraire, il lui paraîtrait préférable d'ajourner cette réunion.

**Monsieur LOCARD** juge qu'il ne faut ni brûler les étapes, ni perdre de temps. Pendant que les services de l'état complètent les enjeux manquants (nature des bâtiments, chiffrage de la population, etc.), DPC peut parfaitement continuer à réfléchir à des mesures susceptibles de réduire les risques. L'exploitant ne doit cependant pas se faire l'avocat des élus locaux, dont l'objectif est de développer le territoire. Chacun ayant des intérêts divergents, l'élaboration du PPRT n'avancera pas si l'une ou l'autre des parties freine les discussions par l'introduction d'un élément nouveau lors de chaque réunion. Il lui semble donc raisonnable d'engager les travaux d'élaboration du PPRT avec les éléments actuellement disponibles, quitte à intégrer des modifications à une date ultérieure, puisque l'étude des dangers sur laquelle s'appuie le PPRT doit être réactualisée tous les cinq ans.

**Madame FREBOURG** encourage fortement l'exploitant à apporter des éléments susceptibles de faire évoluer le PPRT durant sa phase d'élaboration, sans attendre la réactualisation de l'étude des dangers. Plus il sera possible de limiter les mesures foncières, moins les collectivités auront de difficulté à s'approprier le PPRT.

**Monsieur BASTIDE** juge préférable d'allonger la durée d'élaboration du PPRT au-delà des 18 mois réglementaires plutôt que de prendre le risque d'exproprier des propriétaires sans raison valable.

**Madame FREBOURG** est parfaitement consciente que le PPRT de DPC ne pourra être réalisé en 18 mois. Un délai supplémentaire sera nécessaire.

**Madame EVRAT** demande sur quel site Internet les données relatives au PPRT sont consultables.

**Madame FREBOURG** répond que les documents présentés en séance et le compte rendu des réunions sont accessibles sur le site Internet de la DREAL (voir rappel en préambule des coordonnées). Le Guide d'élaboration des PPRT est quant à lui consultable sur le site Internet du Ministère de l'Ecologie.

**Monsieur LOCARD** remarque que les risques susceptibles d'impacter DPC depuis l'extérieur n'ont jamais été abordés, pas même durant les réunions de CLIC. Il demande s'il existe une étude de probabilité relative à la chute d'un véhicule circulant sur le viaduc sur l'un des bacs de DPC.

**Monsieur BASTIDE** répond que cet accident a été envisagé mais qu'une étude balistique a démontré qu'il était impossible. Même si les bacs ont l'air d'être situés sous la route, ils en sont en fait trop éloignés pour qu'un véhicule tombant du viaduc puisse les atteindre. L'hypothèse d'un

incendie sur le viaduc a également été étudiée, et ses résultats ont conduit à la mise en place de mesures visant à assurer la protection du site.

Monsieur JAFFRÉ signale que le journal *Liberté* a réalisé un dossier spécial relatif à l'élaboration du PPRT de DPC. Le journaliste explique que, selon les services de l'Etat, la population de Mondeville concernée par le PPRT n'aurait que cinq minutes pour évacuer la zone dangereuse en cas d'explosion, sous peine de subir des dommages. Suite à cet article, le maire de Mondeville a écrit au Préfet pour lui demander des explications sur ces assertions. Le Préfet a répondu en éludant la question. Monsieur JAFFRÉ souhaiterait savoir si les informations relayées par *Liberté* sont exactes.

Madame FREBOURG répond que cet article montre que des écarts peuvent exister entre l'information donnée à un journaliste et sa façon de la restituer. Cet article présentait aussi la carte des aléas alors qu'elle n'était pas destinée à être publiée, qui plus est sans légende ni commentaire.

Monsieur JAFFRÉ réplique que le Maire a juste demandé au Préfet ce qu'elle devait répondre aux concitoyens qui l'interpelleraient suite à cet article, et qu'elle n'a pas obtenu de réponse à cette question. Dans ces conditions, il juge heureux que les réactions à l'article aient finalement été peu nombreuses.

### **III - Conclusion**

Madame FREBOURG remercie les personnes et organismes associés et leur donne rendez-vous à l'automne 2011. D'ici là, elle espère que les services de l'Etat pourront produire une carte des enjeux finalisée et que l'exploitant aura avancé sur les études qu'il a évoquées.



Annexes :

- Ordre du jour
- Liste des participants

# **ELABORATION DU PPRT DE DPC A MONDEVILLE**

(Plan de Prévention des Risques Technologiques)

## **Réunion d'association du 23 juin 2011**

### **ORDRE DU JOUR**

1. Présentation de la démarche PPRT (Film PPRT)
2. Rappel des principes d'élaboration du PPRT, présentation des aléas et cartographies y afférentes
- 3 - Présentation des enjeux et cartographies y afférentes
4. – Investigation(s) complémentaire(s) le cas échéant

rrrrrrrrrrrr

# DPC Mondeville

Réunion d'association pour le PPRT  
23 juin 2011

## LISTE DES PARTICIPANTS

NOM		
<b>BERTELOOT Stéphane</b>	DREAL Basse-Normandie	stephane.berteloot@developpement.durable.gouv.fr
<b>SIMON Hubert</b>	DREAL Basse-Normandie	hubert.simon@developpement.durable.gouv.fr
<b>FREBOURG Isabelle</b>	DREAL Basse-Normandie	isabelle.frebours@developpement.durable.gouv.fr
<b>LAFORETS Mélanie</b>	DDTM 14 / SUDR	melanie.laforets@calvados.gouv.fr
<b>GIOT Philippe</b>	SIDPC	philippe.giot@calvados.gouv.fr
<b>LELANDAIS Jacques</b>	Caen La Mer	j.lelandais@wanadoo.fr
<b>DANIEL Yann</b>	Ville de Mondeville	yann.daniel@mondeville.fr
<b>HAVARD Bertrand</b>	Conseil Général	havard.bertrand@laposte.net
<b>JAFFRE Jean-Yves</b>	DGS Mondeville	jean-yves.jaffre@mondeville.fr
<b>LELIEVRE Christophe</b>	Mairie de Mondeville	christophe.lelievre@mondeville.fr
<b>EV RAT Dominique</b>	Maire adjointe Mondeville	dominique.evrat@orange.fr
<b>THOMAS Rodolphe</b>	Conseil Général	rthomas@herouville.net
<b>LAFORGE Philippe</b>	Conseil Municipal d'Hérouville-St-Clair	plaforge@herouville.net
<b>CHABOT-MORISSEAU Yves</b>	Capitainerie / PNA	yves.chabot.morisseau@calvados.gouv.fr
<b>DRON Huguette</b>	Mairie d'Hérouville-St-Clair	hdron@herouville.net
<b>BIZET Benoit</b>	DST Mairie d'Hérouville	bbizet@herouville.net
<b>LOCARD Denis</b>	GRAPE Hérouville représentant le CLIC	denis.locard@wanadoo.fr
<b>HAUZAY David</b>	RFF	david.hauzay@rff.fr
<b>POUCHAIN David</b>	DPC	david.pouchain@rmsage.com
<b>BASTIDE Henri</b>	DPC	henri.bastide@rmsage.com
<b>LHONORE Marc</b>	DPC	marc.lhonore@rmsage.com
<b>LEMOIGNE Thierry</b>	CCI de Caen Normandie	tlemoigne@caen.cci.fr
<b>BERARD Karine</b>	DDTM 14 / UCN	karine.berard@calvados.gouv.fr
<b>BRES Bertrand</b>	DDTM 14 / SUDR	bertrand.bres@calvados.gouv.fr



PREFET DU CALVADOS

## ELABORATION DU PPRT de DPC A MONDEVILLE

REUNION D'ASSOCIATION DU 24 NOVEMBRE 2011

### COMPTE RENDU

#### I - PREAMBULE

Le 24 novembre 2011, une réunion d'association pour l'élaboration du Plan de Prévention des Risques Technologique (PPRT) du dépôt de produits pétroliers de la société Dépôts de Pétrole Côtiers (DPC) s'est tenue à l'Hôtel de Ville de Mondeville.

Le présent compte rendu ainsi que les différents documents présentés seront accessibles depuis le site Internet de la DREAL de Basse-Normandie :

<http://www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr/>

#### II - REUNION EN SALLE

##### II.1 - Introduction

**Madame FREBOURG**, responsable de la Division Risques Technologiques Accidentels à la DREAL de Basse-Normandie, présente l'ordre du jour de la réunion. Celle-ci s'ouvrira par un retour sur la réunion d'association du 23 juin dernier, dont l'objectif sera notamment de répondre aux questions posées par le GRAPE suite à la diffusion du compte rendu. La seconde partie sera consacrée à la présentation des enjeux et des cartographies associées, qui ont été affinées depuis la réunion du 23 juin. Cette présentation comprendra également la synthèse de l'étude conduite sur la vulnérabilité du viaduc de Calix. La dernière partie portera sur les choix stratégiques envisageables pour élaborer le projet de règlement du PPRT et sur les investigations complémentaires à mener.

**Madame FREBOURG** demande à chacun des participants de se présenter.

**Madame GLORIE** est Chargé d'Urbanisme au syndicat mixte Caen Métropole. Elle remplace Monsieur Touzé, qui n'a pu se libérer.

**Monsieur BUTEL** est Chef de District Manche-Calvados à la Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest (DIRNO).

**Monsieur LELANDAIS** représente la Communauté d'Agglomération de Caen-la Mer, dont il est Vice-Président.

**Monsieur TOULLIER** est Maire-Adjoint de Caen et Chargé de Mission sur le quartier Presqu'île.

**Monsieur HUBERT** représente Ports Normands Associés (PNA).

**Monsieur DANIEL** est Directeur des Services Techniques de la commune de Mondeville.

**Monsieur JAFFRÉ** est Directeur Général des Services de la commune de Mondeville.

**Madame MIALON-BURGAT** représente la Région Basse-Normandie. Elle est aussi Maire de Mondeville.

**Monsieur LOCARD** représente le Comité Local d'Information et de Concertation (CLIC) de DPC. Il est membre du Groupement Régional des Associations de Protection de l'Environnement (GRAPE).

**Monsieur LHONORÉ** est Chef du dépôt DPC de Mondeville.

**Monsieur BASTIDE** représente le Service Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement (QHSE) de DPC.

**Monsieur SIMON** est Responsable de l'Unité Territoriale du Calvados à la DREAL de Basse-Normandie.

**Madame BERARD** est Responsable de l'Unité Territoriale Caen-Nord à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) du Calvados.

**Monsieur BRES** représente la Cellule Risque de la DDTM du Calvados.

**Madame LAFORÊTS** est chargée de la Prévention des risques à la DDTM du Calvados.

**Monsieur BERTELOOT** est chargé de mission Risques Technologiques Accidentels à la DREAL de Basse-Normandie.

**Monsieur TOULLIER** s'étonne que le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) n'ait pas été convié à la réunion, car il joue un rôle important en matière de prévention des risques.

**Madame LAFORÊTS** rappelle que le SDIS n'est pas représenté en tant que tel dans les réunions d'association.

**Madame FREBOURG** ajoute que le SDIS est membre du CLIC, qui est représenté dans les réunions d'association par Monsieur Locard. Le règlement des réunions d'association permettant cependant d'inviter des organismes ou des personnalités à titre d'expertise, la DREAL ne manquera pas de convier un représentant du SDIS aux prochaines réunions.

## **II.2 - Retour sur la première réunion d'association du 23 juin 2011**

**Madame FREBOURG** rappelle les principales étapes du PPRT. Après la présentation de l'étude des dangers en décembre 2007, puis du périmètre d'étude le 15 novembre 2010, le PPRT a été prescrit par un arrêté préfectoral du 21 janvier 2011. La réunion d'association de ce jour fait suite à celle du 23 juin dernier et sera suivie au minimum d'une troisième réunion. Par la suite, une réunion publique de concertation sera organisée dans l'objectif d'informer un public plus large, mais les communes concernées doivent dès à présent avoir mis à disposition du public les documents concernant le PPRT. Les personnes et organismes associés seront ensuite consultés formellement et auront deux mois pour faire part de leur avis sur le PPRT, qui sera également présenté au CLIC. Enfin, une enquête publique sera diligentée, à l'issue de laquelle le PPRT sera approuvé. La loi prévoit que la date d'approbation du PPRT doit intervenir dix-huit mois après sa date de prescription, mais ces délais peuvent être allongés lorsque le PPRT nécessite des études complémentaires, ce qui sera probablement le cas pour le PPRT de DPC.

La réunion d'association du 23 juin 2011 a permis de rappeler la démarche d'élaboration du PPRT, de présenter la cartographie des aléas ainsi qu'une première cartographie des enjeux qui restait à compléter, et d'évoquer les études complémentaires à mener. Le compte rendu diffusé à l'issue de cette réunion a généré plusieurs questions de la part du GRAPE qui sont examinées ci-après.

### **Travaux obligatoires et sécurité des bâtiments**

Le PPRT ne pouvant prescrire de travaux obligatoires de réduction de vulnérabilité dont le montant excède 10 % de la valeur vénale d'un bien, le GRAPE se demande si ce seuil permettra d'atteindre un niveau de sécurité suffisant pour les bâtiments des zones à risque. **Madame FREBOURG** reconnaît que, dans certains cas, les travaux obligatoires ne permettront pas d'obtenir une réduction totale de la vulnérabilité. C'est pourquoi les PPRT comportent un cahier de recommandations qui incite les propriétaires à poursuivre les travaux, s'il y a lieu, au delà des 10 % de la valeur vénale de leur bien. Ces recommandations n'ont toutefois aucun caractère obligatoire pour les propriétaires.

**Monsieur DANIEL** demande si le zonage concernant les secteurs où les travaux de réduction des risques seront obligatoires sera présenté aujourd'hui, de façon à ce que les collectivités puissent estimer le nombre de personnes concernées.

**Madame LAFORÊTS** rappelle que, même si les travaux obligatoires sont différents en fonction du niveau et du type d'aléa rencontré, les mesures de réduction de la vulnérabilité sont prescrites dans toute la zone d'exposition aux risques et donc aussi en zone d'aléa faible.

## Assurance des bâtiments en zone de risque

**Madame FREBOURG** indique que le GRAPE a également demandé si les propriétaires dont les bâtiments resteraient vulnérables aux risques après que les travaux obligatoires aient été effectués devraient payer une surprime pour rester couverts par leur assurance. Le Ministère de l'Ecologie a posé cette question à la Fédération Française des Sociétés d'Assurance, qui a répondu que la majorité des compagnies d'assurance ne feraient pas payer de surprime aux propriétaires de ces bâtiments. Les assureurs considèrent en effet qu'ils pourraient se retourner contre l'assureur de l'exploitant à l'origine des dommages en cas d'accident technologique. Certains assureurs peuvent toutefois adopter un point de vue différent. Il appartient aux propriétaires concernés de poser la question à leur compagnie et d'envisager, le cas échéant, d'en changer.

**Monsieur LOCARD** ajoute qu'il serait utile de s'enquérir de l'avis de la compagnie d'assurance qui couvre DPC. Celle-ci pourrait en effet refuser d'indemniser les propriétaires qui n'auraient pas réalisé les travaux nécessaires à la réduction de la vulnérabilité. Par ailleurs, il rappelle qu'il est très courant que les assureurs résilient unilatéralement les contrats de leurs assurés dès qu'ils découvrent que ceux-ci se situent dans une zone à risque.

**Monsieur BASTIDE** rappelle que le risque induit par la présence de DPC existe depuis longtemps et est donc déjà identifié par les assureurs.

**Monsieur LOCARD** réplique que les assureurs de locaux d'habitation ne s'enquièrent pas forcément de l'existence de ce type de risques avant de contracter avec les propriétaires ou les locataires. Il ne serait pas surpris que certaines compagnies découvrent l'existence de ce risque au moment de l'approbation du PPRT.

**Madame MIALON-BURGAT** demande si les travaux obligatoires qui restent dans la limite des 10 % de la valeur vénale du bien sont supportés exclusivement par les propriétaires.

**Madame FREBOURG** répond par l'affirmative. Dans le cas d'un bâtiment d'habitation, le propriétaire bénéficie toutefois d'un crédit d'impôt égal à 30 % du montant des travaux. Il n'est cependant pas certain que cette disposition soit reconduite dans la loi de finances 2012. Les propriétaires de bâtiments d'activité ne disposent en revanche d'aucune aide de l'Etat.

**Monsieur LOCARD** précise que le crédit d'impôt de 30 % n'est accordé que dans la limite de 10 000 euros de travaux pour un couple (+ 400 euros par personne à charge), et 5 000 euros pour une personne seule.

**Monsieur DANIEL** s'interroge sur l'assistance technique fournie aux propriétaires pour la réalisation de ces travaux.

**Madame FREBOURG** répond que les propriétaires peuvent se faire assister, mais à leurs frais.

**Monsieur BASTIDE** précise que des guides techniques concernant les travaux liés aux PPRT ont été édités en collaboration avec le Ministère de l'Ecologie. Dans le cas présent,

les bâtiments concernés étant en zone d'aléa faible, ils subissent exclusivement des effets indirects de surpression. Les prescriptions se limiteront donc vraisemblablement à un filmage des fenêtres permettant d'éviter un éclatement des vitres.

**Monsieur DANIEL** se réjouit que les travaux à prévoir soient de faible ampleur.

**Madame FREBOURG** complète la réponse de Monsieur Bastide en précisant que les travaux obligatoires peuvent être plus conséquents pour certains bâtiments. En effet, certaines structures sont plus vulnérables que d'autres aux effets de surpression. C'est notamment le cas des bâtiments couverts par des éléments de toitures de grande dimension et de ceux à structure métallique. Dans ces cas, qui concernent essentiellement des bâtiments d'activité, le filmage des vitres ne suffira probablement pas à assurer un niveau de sécurité satisfaisant. Par ailleurs, le règlement du PPRT fixe des objectifs à atteindre mais ne décrit pas les moyens nécessaires à mettre en œuvre pour les respecter. Pour réaliser leurs travaux, les propriétaires peuvent effectivement consulter les guides techniques élaborés par le Ministère de l'Ecologie.

**Monsieur JAFFRÉ** s'enquiert du dispositif mis en place pour contrôler la réalisation des travaux obligatoires.

**Madame FREBOURG** répond qu'aucun dispositif de contrôle n'est encore effectif pour le bâti existant. Cela étant, lorsque le PPRT aura été approuvé, il sera très difficile de vendre un bien où les travaux prescrits n'auront pas été réalisés. Quant au bâti futur, les permis de construire ne pourront pas être délivrés à des bâtiments qui ne répondraient pas aux exigences de non vulnérabilité fixées par le PPRT.

**Madame LAFORÊTS** confirme qu'aucun dispositif de contrôle précis n'est prévu pour le moment pour le bâti existant. Les propriétaires qui ne feraient pas les travaux obligatoires prennent cependant le risque de se voir refuser une indemnisation de leur assurance en cas d'accident.

**Monsieur BASTIDE** rappelle que l'objectif du PPRT est de protéger les personnes, et non les bâtiments. Le fait de réaliser les travaux prescrits ne garantit donc en rien les structures contre d'éventuels dommages matériels causés par un accident technologique. Dans ces conditions, on voit mal comment les assureurs pourraient invoquer la non-réalisation des travaux pour refuser d'indemniser les propriétaires dont l'immeuble aurait été affecté.

**Madame MIALON-BURGAT** veut savoir si le maire a une quelconque responsabilité dans le contrôle des travaux prescrits par le PPRT.

**Madame FREBOURG** répond qu'à sa connaissance il n'en a pas pour l'instant pour le bâti existant.

**Monsieur LOCARD** juge anormal qu'aucune procédure de contrôle des travaux n'ait été prévue par l'Etat.

**Madame FREBOURG** précise que l'absence de procédure de contrôle s'explique sans doute en partie par le fait que les PPRT n'ont été mis en place que très récemment. Ceux déjà approuvés prévoient en général de laisser aux propriétaires des délais de quatre à cinq



ans pour réaliser les travaux obligatoires et ce délai n'est pas encore écoulé. Même si le principe du contrôle existe, les procédures à mettre en œuvre pour l'exercer restent donc à préciser.

**Monsieur LOCARD** a bien noté que le principe de contrôle existait. Il espère que les procédures seront mises en place en temps utile.

**Monsieur BASTIDE** estime qu'il est dommage d'obliger les propriétaires à faire des travaux alors que de simples recommandations suffiraient. Dans les zones d'aléa faible, la loi autorise à se contenter de recommandations dans certains cas et il existe des PPRT qui ne comportent pas de prescriptions dans ces zones. Pour ce qui concerne le PPRT de DPC, il faut tout de même rappeler que le risque d'accident technologique dans la zone d'aléa faible est cent fois plus improbable que le risque d'une crue centennale.

**Madame MIALON-BURGAT** s'enquiert de la possibilité de remplacer les prescriptions par des recommandations dans la zone d'aléa faible.

**Madame FREBOURG** précise que les PPRT qui ne comportent pas de prescriptions dans les zones d'aléa faible ont été approuvés avant que les experts ne se rendent compte que les effets indirects de la suppression ne se résument pas à des bris de vitres, et qu'il fallait analyser un bâtiment dans son ensemble pour évaluer sa résistance. C'est à ce moment-là que les recommandations de travaux ont évolué vers des prescriptions dans la limite de 10 % de la valeur vénale du bien.

**Monsieur BUTEL** demande si l'Etat se donne les moyens de contrôler que l'entreprise génératrice du risque effectue bien les travaux de réduction des risques à la source qui lui sont prescrits.

**Monsieur BASTIDE** précise que DPC est contrôlé par la DREAL au moins une fois par an. Il ajoute que l'entreprise doit respecter les prescriptions contenues dans les arrêtés ministériels et préfectoraux qui la concernent. L'Inspection des Installations Classées contrôle que les travaux et mesures nécessaires au respect de ces prescriptions ont bien été réalisés.

**Madame FREBOURG** précise que l'Etat vérifie non seulement que l'entreprise s'est dotée de tous les moyens de maîtriser ses risques, mais aussi que ces moyens fonctionnent correctement.

### **Mesures supplémentaires**

**Madame FREBOURG** précise que Monsieur Locard lui a demandé des précisions sur les mesures supplémentaires. Elle rappelle que, à l'inverse des mesures complémentaires, qui sont des mesures de réduction des risques financées exclusivement par l'exploitant, les mesures supplémentaires sont prises en charge par l'Etat, les collectivités territoriales et l'exploitant. On peut y recourir lorsque leur coût est inférieur à celui des mesures foncières qu'elles permettraient d'éviter. C'est dans ce cadre qu'une étude a été diligentée pour évaluer le coût du déplacement du dépôt de DPC. Auparavant, l'adoption d'une mesure supplémentaire ne pouvait s'envisager qu'en prescrivant un nouveau PPRT. Aujourd'hui, ces mesures sont

étudiées et, le cas échéant, prises en compte durant l'élaboration du PPRT initial. La procédure a donc été simplifiée.

### Résultats de l'étude de la chute d'un véhicule sur le site de DPC

**Monsieur BASTIDE** présente un diaporama. Il souhaite, par cette étude, démontrer à Monsieur Locard qu'un véhicule qui chuterait du viaduc de Calix ne peut tomber dans un des réservoirs du dépôt. Le viaduc ayant été construit postérieurement à l'installation du dépôt pétrolier, ce problème a été pris en compte dès la construction de l'ouvrage, et certains bacs ont d'ailleurs été déplacés pour éviter toute atteinte par un véhicule. L'étude balistique commandée par DPC vise à calculer la trajectoire d'un véhicule qui quitterait la chaussée en fonction de sa vitesse et de son angle de sortie. Le viaduc est équipé de barrières de sécurité qui rendent techniquement impossible la sortie d'un véhicule avec un angle supérieur à 20 degrés. Plus la vitesse de sortie est importante, moins l'angle susceptible d'être suivi par le véhicule est grand. Or, même avec une vitesse de sortie de 120 km/h - ce qui suppose que le véhicule roulait beaucoup plus vite -, il faudrait un angle de près de 45 degrés pour que le véhicule touche un bac. On peut donc considérer que le risque qu'un véhicule percute un bac est nul.

**Monsieur LOCARD** remercie Monsieur Bastide pour ces précisions, qu'il juge rassurantes.

## II.3 - Présentation des enjeux finalisés et cartographies y afférentes

### Résultats de l'étude de vulnérabilité du viaduc de Calix

**Madame FREBOURG** invite Monsieur Berteloot à présenter l'étude conduite par Technip concernant la vulnérabilité spécifique du viaduc de Calix aux effets thermiques, aux niveaux de surpression les plus élevés et aux effets de surpression de longue durée.

**Monsieur BERTELOOT** présente un diaporama. Il explique que la réalisation de l'étude spécifique de vulnérabilité du viaduc a été anticipée dans l'objectif de ne pas retarder l'élaboration du PPRT. Les hypothèses de calcul retenues par Technip sont celles que DPC avait fournies dans son étude de dangers et dans son étude complémentaire spécifique au viaduc.

Le viaduc peut d'abord être affecté par des effets thermiques, liés soit à un incendie de bac d'hydrocarbures, soit à un épandage de produits dans une cuvette de rétention. Ces effets thermiques génèrent une perte de performance des matériaux qui composent le viaduc (bétons, aciers passifs, aciers précontraints) et une dilatation du tablier. L'événement générant l'effet thermique le plus grave (feu de cuvette durant six heures) entraîne une perte maximale de performance de 16 % des aciers les plus exposés et de 13 % des bétons, ainsi qu'une dilatation atteignant le seuil limite du joint. Ces altérations ne sont cependant pas susceptibles de remettre en cause la stabilité de l'ouvrage ni sa capacité à supporter son chargement de service.

Les effets de surpression susceptibles d'atteindre le viaduc peuvent être engendrés par deux types d'explosion : celles en milieu confiné (VCE de ciels de bacs), qui sont intenses mais de courte durée, et celles en milieu ouvert encombré ou libre (UVCE), qui sont moins intenses

mais de durée beaucoup plus longues. Technip a étudié le maintien du hourdis central, la tenue des voussoirs, le glissement du tablier et la tenue des piles dans ces différents cas de figures. Le VCE de ciel de bac le plus important ne génèrerait qu'un glissement du tablier de 2,1 mm. Dans le cas d'un UVCE maximal en zone encombrée, le tablier glisserait de 20 mm, ce qui demeure acceptable. Enfin, un UVCE maximal en champ libre entraînerait un glissement bien plus important (30 cm) sans toutefois provoquer un déplacement du tablier hors de ses appareils d'appui. Il faut noter que les calculs de Technip se fondent sur des hypothèses qui majorent le risque au maximum.

En conclusion, les personnes qui circuleraient sur le viaduc au moment d'un accident technologique n'auraient pas à craindre de dommages supplémentaires liés à la résistance du viaduc proprement dit.

**Monsieur JAFFRÉ** suppose que les effets thermiques et de surpression rendrait l'ouvrage inutilisable après l'accident.

**Monsieur BERTELOOT** confirme que le viaduc subirait des dommages nécessitant probablement des travaux de remise en état. Il souligne cependant que l'étude de Technip étudie des cas limites qui ont une faible probabilité de se produire.

**Madame FREBOURG** rappelle que le Plan Particulier d'Intervention devra prévoir la fermeture à la circulation du viaduc et, le cas échéant, l'évacuation des automobilistes qui s'y trouvent, de façon à éviter que des personnes se trouvent sur l'ouvrage au moment où le phénomène dangereux est le plus actif.

**Monsieur LOCARD** avait noté qu'il s'écoulait environ une heure entre la naissance d'un phénomène dangereux et le moment où il génèrerait le risque maximal, ce qui lui semble court pour arrêter la circulation sur un axe aussi important que le viaduc de Calix.

**Monsieur BASTIDE** répond qu'il est très improbable que le phénomène dure une heure sans que l'exploitant en vienne à bout. L'objectif de l'étude de Technip consistait surtout à vérifier que le viaduc ne présentait pas de risque supplémentaire par rapport à une voie de circulation classique.

### Présentation de la carte des enjeux

**Monsieur BRES** explique que la carte des enjeux comporte peu des changements par rapport à celle présentée lors de la dernière réunion. Il souligne que la zone F+ comporte 13 logements.

**Madame LAFORÊTS** ajoute que toutes les activités ont été recensées et classées par type (entrepôt, activité artisanale, commerce). Ont également été recensés les espaces ouverts et les parkings (pour véhicules légers et pour poids lourds). La population résidant dans la zone à risque (zones d'aléa F+ et Fai), est estimée à 2 000 personnes, soit environ 420 bâtiments à usage d'habitation dont 24 ensembles de logements collectifs.

**Monsieur HUBERT** demande si les projets de construction, notamment la nouvelle plateforme de Ports Normands Associés et l'extension des établissements frigorifiques Sofrino, seront cartographiés ou pas.

**Madame LAFORÊTS** répond que ces projets ne seront pas indiqués sur la carte des enjeux, mais qu'ils peuvent figurer sur la note d'enjeu qui lui est associée. La carte recense uniquement les bâtiments et enjeux existant à la date d'approbation du PPRT.

**Monsieur HUBERT** fait remarquer que certains projets sont susceptibles d'être réalisés avant l'approbation du PPRT.

**Madame LAFORÊTS** souligne que le projet de plateforme des Ports Normands Associés a été étudié en concertation avec les services de l'Etat en amont de l'élaboration du PPRT. Concernant les projets en cours, si les services de l'Etat et les communes ne peuvent imposer aucune règle de construction particulière tant que le PPRT n'est pas approuvé, les autorisations d'urbanisme peuvent être refusées en invoquant la construction en zone à risque. Toutefois, dès que le PPRT sera approuvé, ses prescriptions s'imposeront aux bâtiments construits antérieurement : il est donc important pour les projets en cours de solliciter une concertation préalable avec les services de l'Etat.

**Madame FREBOURG** confirme que les bâtiments construits avant l'approbation du PPRT devront se conformer aux prescriptions concernant la réduction de la vulnérabilité dès que le plan sera validé.

**Madame MIALON-BURGAT** souligne qu'il est impératif de prévenir la société Sofrino des normes de construction auxquelles elle devra se conformer lorsque le PPRT sera approuvé, pour qu'elle puisse les anticiper. A sa connaissance, le permis de construire de leur projet d'extension a déjà été délivré.

**Madame FREBOURG** précise qu'un document destiné à aider les élus à gérer les projets de construction durant la période transitoire d'élaboration du PPRT a été élaboré par les services de l'Etat et sera bientôt diffusé. Il fait le point sur les recommandations minimales à donner aux entrepreneurs qui doivent commencer leur projet avant que le PPRT soit approuvé. Elle rappelle qu'il ne faut pas négliger les conséquences économiques que pourraient avoir une mauvaise information. Les collectivités locales pourraient par exemple être amenées à financer les mesures foncières de délaissement relatives à un bâtiment qu'elles auraient laissé construire dans une zone où le délaissement est de droit. De même, il sera plus difficile et plus onéreux pour un porteur de projet de se mettre en conformité avec les normes de réduction des risques après que son bâtiment ait été réalisé que s'il avait anticipé cette obligation.

**Monsieur JAFFRÉ** demande s'il existe un texte réglementaire permettant à la collectivité de surseoir à statuer sur une demande de permis de construire durant la période d'élaboration du PPRT.

**Madame LAFORÊTS** répond par la négative. S'il est toujours possible de refuser un permis de construire pour des raisons de sécurité publique ou de l'assortir de prescriptions particulières. Il est précisé que ces prescriptions ne peuvent porter sur des dispositions constructives. Il est donc préférable d'anticiper les difficultés en informant les porteurs de projet des normes qui seront retenues a minima pour le futur.

**Monsieur BASTIDE** souligne que les zones impactées par le PPRT sont déjà considérées comme des zones à risques dans les documents d'urbanismes actuellement disponibles. Dès lors, les collectivités locales doivent probablement déjà soumettre à la DREAL pour avis les projets de construction envisagés sur la zone.

**Madame LAFORÊTS** répond que la collectivité qui délivre le permis de construire peut consulter la DREAL, mais qu'elle n'en a pas l'obligation.

**Madame FREBOURG** confirme que Mondeville a déjà demandé l'avis de la DREAL pour des permis de construire lorsqu'elle avait un doute sur la réglementation. Cependant, c'est la collectivité qui décide seule d'accorder ou non le permis de construire en tenant compte du risque.

**Monsieur JAFFRÉ** précise que la commune de Mondeville a décidé de transmettre à la DREAL pour avis les projets qui doivent être réalisés dans le périmètre de risque pendant la période transitoire d'élaboration du PPRT. Le projet de Sofrino a donc dû leur être transmis.

**Madame FREBOURG** répond qu'elle n'a pas connaissance de ce dossier.

## **II.4 - Choix de stratégie pour le projet de règlement et investigations complémentaires à envisager**

*Une carte de zonage brut est distribuée.*

### **Présentation du zonage brut**

**Madame LAFORÊTS** rappelle que le zonage brut permet d'obtenir une ébauche du zonage réglementaire et de visualiser les secteurs potentiels d'expropriation ou de délaissement. Il peut faire l'objet de modifications en fonction des stratégies retenues. Le zonage brut est établi à partir de la carte des aléas et définit des zones de maîtrise de l'urbanisation qui correspondent à des réglementations nationales.

A chaque zone d'aléa correspondent des règles minimales à respecter en matière de réduction des risques. Pour ce qui concerne la carte de zonage brut de DPC, il existe quatre secteurs : une zone grisée, une zone rouge foncé, une zone rouge clair, une zone bleu clair. La zone grisée correspond à l'emprise du dépôt de DPC. La zone rouge foncé est totalement interdite à la construction, mais ne compte actuellement aucun bâtiment. La zone rouge clair, qui correspond aux aléas F+, interdit la construction future et soumet le bâti existant à des mesures foncières ou à des travaux de réduction de la vulnérabilité. La zone bleu clair autorise les constructions présentes et à venir sous conditions.

**Monsieur LOCARD** demande si le principe d'interdiction concerne toute la zone rouge.

**Madame LAFORÊTS** le lui confirme. Elle précise que les mesures foncières et prescriptions associées à chaque zone représentent les mesures minimales à respecter. Rien n'empêche les acteurs du PPRT de proposer des mesures plus strictes, par exemple en

interdisant des constructions là où la réglementation nationale peut les autoriser. En revanche, les personnes et organismes associés ne peuvent pas proposer un zonage réglementaire plus permissif que le zonage brut. Il est donc impossible de faire l'économie des mesures foncières obligatoires en zone rouge.

**Monsieur JAFFRÉ** demande si la zone F+ interdit toute urbanisation future, y compris pour les activités.

**Madame LAFORÊTS** répond que cette zone interdit bien toute urbanisation, y compris pour des bâtiments d'activités, sauf dans quelques cas exceptionnels.

**Monsieur BASTIDE** précise que des dérogations sont possibles dans les zones portuaires.

**Madame LAFORÊTS** le confirme. Dans le cas où une implantation est nécessaire pour assurer l'accès à la voie d'eau ou au canal situé en zone rouge, des dérogations peuvent être envisagées.

**Monsieur JAFFRÉ** souligne que les bâtiments d'activité situés dans la zone rouge n'ont pour la plupart plus de lien direct avec l'activité portuaire.

**Madame LAFORÊTS** rappelle que l'objectif de la zone rouge étant de réduire le risque au maximum, il serait incohérent d'autoriser la construction de bâtiments n'ayant pas de rapport avec l'activité portuaire alors même que des mesures foncières sont obligatoires dans cette zone pour le bâti ancien.

### **Présentation des mesures foncières**

**Madame LAFORÊTS** reprend son exposé. L'objectif de la phase stratégique est de définir avec l'ensemble des acteurs associés les choix d'orientation de la prévention qui seront traduits dans le projet de plan établi par les services. Ces choix s'appuient sur les données techniques disponibles (cartographie des aléas, enjeux, zonage brut), les principes généraux de la prévention du risque et les principes de réglementation du guide national.

L'objectif des investigations complémentaires est d'obtenir une meilleure réponse réglementaire du PPRT à un niveau d'exposition donné. Elles permettent de déterminer si des travaux de renforcement sont nécessaires pour garantir la sécurité des personnes, grâce à des études de vulnérabilité qui peuvent être réalisées si nécessaire par l'Etat en zone F+. Les investigations complémentaires permettent également d'estimer la valeur vénale des biens dans les secteurs de mesures foncières.

Les mesures foncières varient en fonction du niveau d'aléa. Pour le PPRT de DPC, aucune mesure d'expropriation n'est obligatoire. En revanche, en zone rouge d'aléa F+, le délaissement doit être proposé d'office pour le bâti résidentiel ; il est modulable pour les bâtiments d'activité.

**Monsieur JAFFRÉ** demande si le délaissement correspond à une mesure de préemption par la collectivité.



**Madame LAFORÊTS** répond par la négative. La procédure de délaissement permet à un propriétaire de mettre en demeure la collectivité sur le territoire de laquelle se trouve son bâtiment de lui racheter son bien.

**Madame MIALON-BURGAT** note que le délaissement est différent de l'expropriation. Si le propriétaire ne souhaite pas faire valoir son droit de délaissement, la commune ne peut pas l'y contraindre.

**Madame LAFORÊTS** le lui confirme. En revanche, si le propriétaire fait valoir son droit, la collectivité doit obligatoirement lui racheter son bien.

**Madame BERARD** ajoute que, dans ce cas, la collectivité qui rachète le bien ne peut en changer la destination à sa guise. L'objectif est de « délaisser » le bien, et non de l'exploiter à d'autres fins. Par ailleurs, les collectivités ont parfois du mal à anticiper les coûts induits par le délaissement car, contrairement à l'expropriation, le propriétaire du bien peut faire jouer son droit à tout moment.

**Madame LAFORÊTS** précise que, si la loi ne prévoit pas de délai maximal pour que le propriétaire fasse jouer son droit de délaissement, celui-ci est toutefois dans l'obligation de faire réaliser des travaux de réduction de la vulnérabilité dans le délai inscrit dans le règlement du PPRT, s'il n'a pas fait jouer son droit au délaissement avant l'échéance de réalisation des travaux.

**Monsieur JAFFRÉ** demande si le droit de délaissement s'applique aussi aux bâtiments d'activité.

**Madame LAFORÊTS** répond que le droit de délaissement est modulable pour les bâtiments d'activités. Il n'est donc pas forcément systématique.

**Monsieur DANIEL** demande si le financement des mesures de délaissement est tripartite.

**Madame LAFORÊTS** répond par l'affirmative.

**Monsieur JAFFRÉ** demande si le droit de préemption de la commune peut s'appliquer en cas de vente d'un bâtiment en zone rouge.

**Madame LAFORÊTS** répond que ce droit s'applique même sur toute la zone à risque, et pas seulement en zone rouge.

**Madame LAFORÊTS** poursuit son exposé. La zone rouge d'aléa F+ comporte 13 logements et 21 bâtiments regroupant 36 activités, dont 10 au maximum sont des établissements recevant du public (ERP). Le nombre précis des ERP reste à préciser car la zone abrite essentiellement des ERP de catégorie 5 qui n'ont pas l'obligation de se déclarer en tant que tel auprès des administrations. Les activités présentes sur la zone peuvent être classées en trois catégories : les entrepôts, les ERP (essentiellement des petits commerces), les autres activités (artisans, industries).

**Monsieur BASTIDE** se demande si les 13 locaux identifiés comme des logements le sont réellement. Il a le sentiment que certains de ces locaux sont employés à titre de logement alors que ce n'était pas leur destination initiale.

**Madame LAFORÊTS** confirme que la zone rouge est une zone d'activité, et non d'habitation. Certains des logements recensés avaient initialement vocation à abriter des gardiens. Cela dit, force est de constater que des personnes vivent aujourd'hui dans ces locaux.

**Madame MIALON-BURGAT** précise que huit des treize locaux identifiés sont utilisés à titre de logement d'urgence par le 115. Il est de la responsabilité de l'Etat de cesser d'héberger des personnes dans cette zone.

**Madame LAFORÊTS** répond qu'elle n'a pas d'autre choix que de comptabiliser ces logements. Elle reprend son exposé en précisant que les logements situés en zone rouge peuvent être soit délaissés par leur propriétaire, soit faire l'objet de travaux obligatoires de réduction de la vulnérabilité dans un délai qui sera fixé par le règlement du PPRT. Si les propriétaires optent pour la seconde solution, ils devront faire réaliser une étude de vulnérabilité qui permettra de lister les travaux à réaliser.

**Monsieur JAFFRÉ** souligne qu'étant donné l'état des logements concernés, les propriétaires auront tout intérêt à faire jouer leur droit de délaissement.

**Monsieur DANIEL** se demande si les restrictions aux autorisations d'urbanisme induites par le PPRT permettront réellement aux propriétaires qui le souhaitent de réaliser les travaux nécessaires.

**Madame LAFORÊTS** explique que le règlement du PPRT fera en sorte que cette question ne se pose pas. Le propriétaire qui le souhaite doit pouvoir réaliser les travaux de réduction des risques nécessaires, même s'il est évidemment exclu qu'il profite de ces travaux pour agrandir son bâtiment.

**Monsieur LOCARD** se demande ce que sont devenus les 12 logements de la zone TF dont il a été question lors de la dernière réunion de CLIC.

**Madame LAFORÊTS** répond qu'il doit y avoir une erreur dans le compte rendu du CLIC. Les seuls logements situés en zone rouge sont les 13 locaux identifiés comme tels en zone F+. La zone TF est le secteur rouge foncé, dans lequel ne se trouve aucun bâtiment.

**Monsieur JAFFRÉ** précise que, lors de cette réunion de CLIC, seuls 12 logements avaient été recensés. Depuis, un treizième a été identifié. En revanche, ces 12 logements se trouvaient bien en zone F+, et non en zone TF.

**Monsieur BRES** passe en revue les 13 logements recensés en zone F+. Sur la carte, le bâtiment abritant les logements d'urgence porte le repère 54. Le repère 11 concerne un bâtiment, situé à la limite de Mondeville et d'Hérouville-Saint-Clair, qui est utilisé comme une maison même s'il n'y ressemble pas. Lors de l'évaluation foncière, les services de l'Etat vérifieront que ce bâtiment est bien occupé depuis plus de trois ans, auquel cas il doit être



considéré comme un logement d'habitation. Le repère 46 correspond également à une habitation.

**Monsieur DANIEL** n'est pas certain que ce dernier bâtiment soit occupé.

**Monsieur LHONORÉ** assure qu'il est habité.

**Monsieur BRES** poursuit son inventaire. Le repère 8 concerne un bâtiment occupé par le gardien de l'entreprise France Mélasses.

**Monsieur LOCARD** s'inquiète de savoir si le gardien dort sur place ou pas.

**Monsieur LHONORÉ** pense que ce bâtiment est probablement une maison de fonction. Non seulement le gardien dort sur place, mais peut-être aussi sa famille.

**Monsieur JAFFRÉ** précise que, d'après le relevé fait par la police municipale, ce bâtiment est habité par Monsieur Lainé, qui dort sur place. C'est effectivement un logement lié à son activité de gardien.

**Monsieur LOCARD** précise que s'il est possible de laisser le gardien dormir sur place du fait de sa fonction, il faudra le cas échéant prévoir le relogement de sa famille.

**Madame MIALON-BURGAT** indique qu'il est de la responsabilité de France Mélasses de prendre en charge ce relogement.

**Madame LAFORÊTS** précise que le bâtiment repéré 8 étant situé sur le domaine public maritime, il est de toute façon inaliénable. Il sera donc plus difficile d'y faire appliquer des mesures foncières.

**Monsieur BRES** continue son exposé en présentant le bâtiment 47, qui abrite plusieurs activités (studio d'enregistrement, entrepôt des Restos du Cœur, enseigne Technoline), un logement d'artiste peintre et un logement très exposé au risque. Lors de l'estimation foncière, France Domaine vérifiera sur le cadastre si ce bâtiment appartient à un ou plusieurs propriétaires.

**Monsieur JAFFRÉ** précise que ce bâtiment appartient à un propriétaire unique et qu'il a changé de main récemment.

**Monsieur BRES** précise qu'il doute que le logement le plus exposé ait bénéficié d'un permis de construire.

**Monsieur JAFFRÉ** admet que ce logement ressemble à un préfabriqué. Même s'il a été édifié sans autorisation, il est construit depuis longtemps. Cela dit, il sera probablement délaissé car le budget nécessaire pour réaliser des travaux de réduction de la vulnérabilité serait supérieur à la valeur du logement.

**Madame LAFORÊTS** reprend son exposé. Elle rappelle que les articles L515-16 du Code de l'Environnement et L230-3 du Code de l'Urbanisme stipulent que le droit de délaissement est institué par la collectivité locale concernée. Le propriétaire peut mettre en

demeure la collectivité de lui acheter son bien. Cette dernière dispose d'un an pour se prononcer sur la demande du propriétaire, et de deux ans pour racheter le bien selon un prix négocié à l'amiable. Le juge des expropriations est saisi en cas de différend sur le prix.

**Monsieur JAFFRÉ** se demande si le propriétaire qui ne fait pas jouer son droit de délaissement a le droit de vendre son bien.

**Madame LAFORÊTS** répond par l'affirmative. En revanche, il a l'obligation de mettre son logement en conformité avec les prescriptions du PPRT pour ce qui concerne la réduction de la vulnérabilité. Cela dit, la collectivité peut toujours préempter le bien.

**Monsieur SIMON** souligne que la préemption ne donne pas lieu à un financement tripartite, contrairement au délaissement.

**Madame MIALON-BURGAT** en prend bonne note.

**Madame FREBOURG** précise que, dans le cas du délaissement, le financement tripartite est assuré par l'Etat, l'exploitant à l'origine des risques et les collectivités territoriales concernées, c'est-à-dire celles qui perçoivent la Contribution Economique Territoriale (CET) de l'exploitant, que le bâtiment à racheter se trouve ou non sur leur territoire.

**Madame LAFORÊTS** précise que le périmètre d'exposition aux risques concerne trois communes : Caen, Mondeville, Hérouville-Saint-Clair. Même si les mesures foncières ne concernent que des bâtiments situés sur les communes de Mondeville et d'Hérouville Saint Clair, la commune de Caen doit contribuer à leur financement si elle perçoit la CET de la part de DPC. Il en va de même pour le Département et la Région dans l'hypothèse où ces collectivités touchent une partie de la CET.

**Monsieur JAFFRÉ** souligne que la CET est perçue par la Communauté d'Agglomération, le Département et la Région, mais pas par les communes, qui ne touchent que la taxe foncière et la taxe d'habitation.

**Monsieur BRES** précise que, quel que soit le payeur, il appartient à la commune d'instituer le droit de délaissement.

**Madame MIALON-BURGAT** conclut que les collectivités locales qui financeront les opérations de délaissement sont la Communauté d'Agglomération de Caen-la-Mer, le Département du Calvados et la Région Basse-Normandie. Elle a bien noté que les communes ne participeront pas.

**Madame LAFORÊTS** précise que les estimations des biens seront réalisées par France Domaine. Les représentants de l'Etat devant rencontrer les propriétaires concernés à cette occasion, Madame Laforêts demande si la commune de Mondeville souhaite se joindre à ces entrevues.

**Madame MIALON-BURGAT** juge préférable que la ville soit représentée lors de ces rencontres, mais elle fait remarquer qu'il est inutile que France Domaine se déplace si les propriétaires ne veulent pas faire jouer leur droit de délaissement.

**Monsieur BRES** répond qu'une estimation des biens est nécessaire même si le propriétaire choisit de réaliser des travaux, car les travaux obligatoires étant fixés à 10 % de la valeur vénale du bien, il est nécessaire de calculer cette dernière.

**Madame FREBOURG** ajoute que l'Etat, qui fait partie de la convention tripartite de financement, a besoin de l'estimation de tous les biens soumis à un droit de délaissement pour évaluer la somme qu'il doit provisionner.

**Monsieur BASTIDE** précise que l'exploitant est également partie prenante de cette convention. Le cas échéant, il peut aussi se servir de l'estimation faite par France Domaine pour réfléchir à la mise en œuvre de mesures supplémentaires.

**Monsieur SIMON** demande si le droit de délaissement concernera aussi le bâtiment qui abrite les logements d'urgence.

**Madame FREBOURG** répond que cela dépend de l'identité du propriétaire du bâtiment. Il existe des règles spécifiques pour les bâtiments publics.

**Madame LAFORÊTS** poursuit son exposé. Les bâtiments d'activité situés en zone F+ sont soumis à un délaissement modulable et à des prescriptions de travaux obligatoires. Il faut noter que sept bâtiments d'activités de la zone F+ sont situés sur le domaine public maritime, dont la propriété a été transférée à Ports Normands Associés. Ces bâtiments ne peuvent faire l'objet, pour l'instant, de mesures foncières que s'ils sont déclassés après enquête publique.

**Monsieur HUBERT** fait remarquer que seul le foncier est intégré au domaine public maritime. Les bâtiments qui y sont installés faisant l'objet d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT), leur délaissement doit être possible.

**Madame LAFORÊTS** répond que la procédure de délaissement est globale : elle touche à la fois le terrain et le bâtiment. Il doit être possible de dissocier les deux, mais les textes manquent de précision sur ce sujet.

**Monsieur JAFFRÉ** espère que le PPRT ne va pas engendrer un mitage du domaine public par déclassement de microparcelles.

**Monsieur BRES** répond que les décisions de déclassements dépendront sans doute des enjeux attachés aux différentes parcelles.

**Madame MIALON-BURGAT** s'enquiert de la signification de l'expression « délaissement modulable ».

**Madame LAFORÊTS** répond que c'est la stratégie retenue par les acteurs du PPRT qui va décider du délaissement ou non des bâtiments, dans le respect des éléments de doctrine établis à cette fin par le ministère en charge de l'écologie.

**Monsieur JAFFRÉ** demande quand seront prises les décisions stratégiques.

**Madame FREBOURG** précise que les services instructeurs donneront aujourd'hui quelques pistes de réflexion en présentant plusieurs scénarios possibles. Il faudra ensuite organiser des réunions en comité restreint qui permettront d'avancer plus concrètement dans la définition de la stratégie avant de partager et le cas échéant discuter les perspectives envisagées en réunion plénière.

**Monsieur BRES** précise que le délaissement est modulable pour tous les bâtiments d'activité sauf pour les ERP.

**Madame LAFORÊTS** ajoute que cette exception est logique. En effet, les ERP recevant du public, ils accroissent le nombre potentiel de personnes présentes sur zone en cas d'accident technologique.

**Monsieur BRES** liste les bâtiments contenant des ERP. Le bâtiment 54 regroupe plusieurs commerces. Le bâtiment 47, outre des logements, comprend un studio d'enregistrement et une entreprise baptisée Top Promotion. Le bâtiment 22 abrite la pépinière d'entreprises Norlanda. Il reste à savoir si les activités recensées dans les bâtiments 47 et 22 peuvent être considérées comme des ERP.

**Madame MIALON-BURGAT** souligne que le bâtiment 22 est à sa connaissance occupé par Yacht Industries, et non par Norlanda.

**Monsieur JAFFRÉ** ajoute que ces bâtiments viennent d'être vendus à Marethix Industries, un groupe franco-marocain qui fabrique des bateaux de pêche. Ils n'abritent donc pas un ERP mais une activité industrielle.

**Madame LAFORÊTS** explique que plusieurs scénarios sont envisageables pour les bâtiments d'activité. La première option consisterait à proposer un délaissement pour tous les bâtiments de la zone (avec une réserve pour les bâtiments du domaine public maritime), la seconde à ne proposer de délaissement que pour les bâtiments les plus vulnérables (en fonction de leur affectation et de la possibilité ou non de réduire leur vulnérabilité dans des limites acceptables). La seconde option nécessite d'examiner en détail la situation de chacun des 21 bâtiments d'activité.

**Madame FREBOURG** précise que la démarche à suivre pour mettre en œuvre la seconde option est décrite dans une note relative aux activités, élaborée par le Ministère de l'Écologie. Son objectif est d'obtenir la meilleure appréciation possible du traitement des activités en zone de PPRT.

**Madame LAFORÊTS** précise que cette option nécessiterait non seulement une estimation de la valeur des bâtiments, mais aussi des activités concernées.

**Monsieur DANIEL** se demande s'il ne serait pas possible de décider d'exonérer du délaissement les bâtiments liés à l'activité portuaire.

**Madame LAFORÊTS** répond que cette proposition est à examiner.

**Madame MIALON-BURGAT** fait remarquer que les propriétaires à qui le délaissement ne sera pas proposé seront néanmoins contraints de réaliser à leurs frais les

travaux de réduction de la vulnérabilité prescrits par le PPRT. Elle se demande comment va réagir le propriétaire de Marethix Industries qui vient de racheter les bâtiments de Yacht Industries et qui n'a probablement pas anticipé qu'il allait devoir réaliser de gros investissements de mise aux normes sur ces bâtiments. Il n'est pas du tout certain que quelqu'un l'ait informé du PPRT en cours. Plus largement, elle se dit certaine que les entrepreneurs de la zone à qui la commune ordonnera de faire des travaux sans leur proposer ni financement ni possibilité de délaissement menaceront de déplacer leur activité ailleurs. Elle conclut qu'il importe de bien mesurer les enjeux économiques avant de prendre quelque décision que ce soit pour les bâtiments d'activités.

**Madame MIALON-BURGAT** est convaincue que les entrepreneurs feront pression sur les collectivités, sur PNA ou sur l'Etat pour que des mesures foncières leur soient proposées.

**Madame FREBOURG** regrette l'absence du représentant de la CCI, qui aurait pu faire part aux acteurs du PPRT de son ressenti sur cette question.

**Madame MIALON-BURGAT** est persuadée que personne ne mesure encore la gravité des enjeux de ce PPRT.

**Madame BERARD** souligne que c'est la première réunion où les enjeux économiques du PPRT sont réellement abordés. La présence de tous les acteurs des réunions de personnes et organismes associés est vraiment nécessaire pour anticiper les conséquences des décisions à prendre.

**Madame MIALON-BURGAT** demande qui réalisera l'étude de vulnérabilité des bâtiments et qui chiffrera les travaux nécessaires pour chacun d'eux.

**Monsieur BRES** précise que c'est l'Etat qui prend en charge ces études pour les bâtiments d'activités non soumis à délaissement d'office, mais pas nécessairement sur tous les bâtiments car beaucoup d'entre eux présentent les mêmes caractéristiques.

**Madame MIALON-BURGAT** demande si ces études permettront aux propriétaires de chiffrer le coût des travaux de mise en conformité obligatoires.

**Madame FREBOURG** répond que les études permettront d'obtenir un ordre de grandeur des dépenses à engager.

**Madame LAFORÊTS** précise que la plupart des bâtiments de la zone F+, et notamment les entrepôts, sont en bardage, et donc très vulnérables aux effets de surpression. Pour ce genre de structures, le coût des travaux risque d'être prohibitif.

**Monsieur BRES** ajoute que la stratégie doit prendre en compte le type de bâtiment, et pas seulement le type d'activités.

**Monsieur LOCARD** ne voit pas d'inconvénient majeur à ce que l'activité conduite dans les bâtiments de stockage puisse être maintenue à partir du moment où elle n'emploie que pas ou peu de personnel. En revanche, il faut se demander s'il serait pertinent, en cas de cessation d'activité, d'autoriser l'installation d'une nouvelle entreprise dans ces bâtiments.

**Madame LAFORÊTS** souligne que les changements de destination des bâtiments seront réglementés par le PPRT. En tout état de cause, les changements d'affectation engendrant une augmentation de la présence humaine dans les bâtiments ne seront probablement pas autorisés.

**Monsieur LOCARD** s'interroge sur le traitement à envisager pour les magasins discount qui reçoivent beaucoup de public, y compris des familles.

**Monsieur BRES** répond que ces établissements étant des ERP, ils sont obligatoirement soumis au droit de délaissement.

**Madame LAFORÊTS** ajoute que rien n'interdit aux acteurs du PPRT d'envisager des expropriations pour ces bâtiments.

**Madame MIALON-BURGAT** souligne que, pour se prononcer sur une stratégie, les collectivités ont besoin d'être rapidement informées de la valeur vénale des bâtiments de la zone, de façon à pouvoir estimer le coût induit par les mesures de délaissement.

**Madame LAFORÊTS** précise que France Domaine valorisera les bâtiments, mais aussi les fonds pour les bâtiments d'activité.

**Madame MIALON-BURGAT** souligne que, si les bâtiments eux-mêmes ont probablement une valeur faible, les fonds risquent en revanche de faire grimper la facture. Elle s'interroge sur la possibilité pour les collectivités de proposer aux entrepreneurs un transfert de leur activité vers un autre emplacement, hors de la zone à risque.

**Madame FREBOURG** répond que l'Etat pourrait financer d'autant mieux des mesures foncières pour les bâtiments si ~~donc~~ les collectivités les accompagnent d'une proposition de relocaliser les activités concernées.

**Madame MIALON-BURGAT** pensait que la participation de l'Etat était fixée à un tiers du montant total des rachats.

**Madame FREBOURG** répond que le financement est tripartite, mais que la participation de l'Etat peut être plus ou moins importante en fonction des cas.

**Madame LAFORÊTS** ajoute que la part de chaque financeur est déterminée par une convention élaborée à l'issue de l'approbation du PPRT.

**Madame MIALON-BURGAT** s'enquiert de la part moyenne de financement de l'Etat dans les PPRT qui ont déjà été approuvés.

**Monsieur BASTIDE** répond que l'Etat finance généralement un tiers des mesures foncières.

**Madame MIALON-BURGAT** note que l'Etat prendra en charge au moins un tiers du coût des mesures foncières du PPRT de DPC.

**Madame FREBOURG** précise que le montant pris en charge sera fixé préalablement à la signature du protocole d'accord qui sera signé par le préfet, l'exploitant et les collectivités pour définir la contribution de ces derniers.

**Madame FREBOURG** indique que la signature par les différentes parties de la convention de financement suivra le protocole d'accord après que les crédits correspondant à la part Etat aient été délégués au niveau local.

**Madame LAFORÊTS** précise que France Domaine produira pour chaque bâtiment une estimation détaillée du coût du délaissement.

**Un intervenant** demande comment sera estimé le coût des travaux nécessaires pour des activités particulières comme les dépôts de LCN.

**Monsieur BASTIDE** ne juge pas nécessaire de faire réaliser des études de vulnérabilité pour des sociétés pétrolières reliées au pipeline.

**Monsieur DANIEL** pensait d'ailleurs que les installations de LCN étaient intégrées à l'étude des dangers du PPRT.

**Madame FREBOURG** répond que LCN n'étant pas un établissement classé « Seveso seuil haut », les risques éventuellement générés par ses activités ne sont pas pris en compte par le PPRT. LCN est concerné par le PPRT au même titre que les activités recensées dans le périmètre de la zone de risque.

**Madame MIALON-BURGAT** s'interroge sur les ventes de bâtiments susceptibles d'intervenir avant la mise en œuvre du PPRT. Elle souligne que les acheteurs qui n'auraient pas été informés des obligations induites par le PPRT risquent d'intenter des recours lorsqu'ils réaliseront que leur acquisition ne vaut pas le prix qu'ils l'ont payée.

**Madame LAFORÊTS** signale qu'un dispositif d'information à destination des acquéreurs et des locataires a été mis en place dès la prescription du PPRT. En cas de vente, le vendeur doit informer l'acquéreur que son bien se trouve dans la zone de risques du PPRT.

**Monsieur LOCARD** précise qu'il appartient au notaire d'informer l'acquéreur sur les risques qui figurent dans les documents d'urbanisme mis à sa disposition par les collectivités.

**Madame LAFORÊTS** précise que l'information concernant le PPRT ne se trouve pas encore dans les documents d'urbanisme. Toutefois, dans le cadre du dispositif d'information des acquéreurs et des locataires la prescription du PPRT a donné lieu à l'élaboration, par le Préfet, d'un dossier communal d'information pour chaque commune concernée. Ce dossier est notamment accessible sur le site internet de la DDTM du Calvados. Le vendeur ou le bailleur a l'obligation de fournir un état des risques à l'aide de ce dossier aux futurs acquéreurs ou locataires en même temps que les autres diagnostics obligatoires.

**Monsieur JAFFRÉ** s'étonne que les communes n'aient jamais été informées de la nécessité d'insérer les dispositions relatives au PPRT dans les informations accessibles aux notaires.

**Madame LAFORÊTS** rappelle que le notaire doit uniquement préciser au vendeur que le bien se trouve dans la zone d'exposition aux risques du PPRT. La commune n'a pas à lui donner d'information plus précise que le dossier communal d'information réalisé par le Préfet.

**Madame MIALON-BURGAT** remarque que l'acheteur ne lie pas forcément le fait de se trouver dans une zone d'exposition au risque avec l'obligation de réaliser des travaux.

**Monsieur JAFFRÉ** est pratiquement certain que l'acheteur des bâtiments de Yacht Industries n'a pas été informé par la Communauté d'Agglomération que son bien se trouvait dans une zone de PPRT.

**Madame FREBOURG** précise que les services de l'Etat ont fourni au Préfet les informations relatives au risque technologique engendré par DPC. Ces informations doivent être synthétisées dans un document qui sera bientôt adressé aux communes concernées de façon à les éclairer sur l'attitude à adopter dans les opérations qui ont lieu sur la zone d'exposition au risque avant l'approbation du PPRT.

**Monsieur LOCARD** souligne qu'un acheteur prudent s'informe toujours, au minimum en consultant les documents d'urbanisme et en se renseignant auprès du voisinage.

**Monsieur JAFFRÉ** répond que la commune de Mondeville ne peut informer l'acheteur que sur la réglementation actuelle de la zone à risque, à savoir que seuls les établissements difficilement évacuables sont interdits. C'est la seule information disponible dans le PLU.

**Monsieur LOCARD** souligne que rien n'empêche la commune de signaler que DPC est un établissement classé SEVESO seuil haut et que les biens situés dans la zone alentour risquent d'être soumis à des obligations de travaux. L'acquéreur potentiel ne reprochera jamais à la commune de l'avoir informé de ce fait.

**Monsieur JAFFRÉ** en convient, mais il rappelle qu'il n'était pas informé jusqu'à ce jour que des mesures foncières et des travaux obligatoires risquaient d'affecter les bâtiments d'activité de cette zone.

**Monsieur DANIEL** confirme que, lors de la dernière réunion d'élaboration du PPRT, les mesures foncières avaient été évoquées mais sans précision sur les bâtiments concernés, qui n'étaient d'ailleurs pas encore localisés géographiquement.

**Monsieur BASTIDE** remarque qu'un acheteur potentiel informé de l'existence d'un PPRT devrait avoir la curiosité de se renseigner sur les conséquences que peut avoir ce plan pour son bien. Il estime que les services de l'Etat fournissent suffisamment d'informations aux acheteurs potentiels.

**Monsieur JAFFRÉ** convient que les informations théoriquement mises à disposition des acheteurs suffisent à les informer, mais il doute que celles-ci aient été transmises à l'acquéreur de Yacht Industries.

**Monsieur BRES** rappelle que le notaire a l'obligation d'informer l'acheteur des risques.



**Madame MIALON-BURGAT** doute que le notaire soit suffisamment informé pour prévenir l'acheteur qu'il devra faire des travaux de mises en conformité s'élevant à 10 % de la valeur vénale de son bien.

**Madame MIALON-BURGAT** précise qu'il est très important que les communes concernées puissent à l'avenir transmettre ces informations aux acquéreurs potentiels. Une simple information sur le fait que le bien est en zone de PPRT ne suffira pas à éviter des procès en cascade.

**Monsieur BASTIDE** demande si France Domaine a réalisé une première estimation du coût des mesures foncières, de façon à ce que DPC puisse juger de l'intérêt ou non de chiffrer d'éventuelles mesures complémentaires, voire supplémentaires.

**Madame LAFORÊTS** répond par la négative. Elle attendait que les personnes et organismes associés aient été officiellement informés de l'existence de mesures foncières pour demander à France Domaine de procéder à l'évaluation des biens.

### Maîtrise de l'urbanisation future

**Madame LAFORÊTS** évoque les différentes stratégies possibles pour la maîtrise de l'urbanisation future. La première solution consiste à se contenter de faire coïncider la carte de zonage réglementaire avec la carte de zonage brut. Dans ce cas, la zone rouge foncé est une zone d'interdiction stricte, la zone rouge clair F+ respecte un principe d'interdiction avec quelques aménagements possibles (infrastructures de transport autorisées uniquement pour la desserte de la zone, extensions liées à l'activité génératrice du risque, activités portuaires ou nécessitant un accès à la voie d'eau), la zone bleue Fai peut accueillir des constructions nouvelles d'habitat ou d'activités à condition que les bâtiments ne soient pas vulnérables au risque et qu'ils n'abritent pas d'ERP difficilement évacuables.

**Madame FREBOURG** souligne que, même si les constructions sont possibles en zone bleue, l'objectif du PPRT est de limiter au maximum le nombre de personnes exposées aux risques. Il faut donc éviter de densifier la présence humaine en zone d'exposition aux risques.

**Monsieur LOCARD** insiste sur le fait qu'il faut impérativement prendre en compte la présence humaine liée aux activités ou aux constructions que le PPRT autoriserait. Si seuls les ERP difficilement évacuables sont interdits, il sera impossible d'empêcher l'installation d'un ERP susceptible de recevoir un public très nombreux à partir du moment où ses issues de secours seront adaptées. Il faudrait donc prévoir d'interdire l'installation d'activités qui drainerait un public trop important.

**Madame LAFORÊTS** précise qu'il est toujours possible de durcir les règles propres au zonage brut dans le zonage réglementaire, en fonction des contraintes territoriales des communes concernées. Par exemple, si la collectivité peut implanter des grandes surfaces de vente sur d'autres parcelles communales, il est préférable d'interdire ce type d'activités dans le périmètre d'exposition aux risques.

**Monsieur JAFFRÉ** fait remarquer que la notion d'ERP difficilement évacuable est juridiquement contestable. Suite à un projet de boîte de nuit dans la zone d'exposition aux risques, la commune de Mondeville avait fait réaliser une étude juridique par un avocat. Celui-ci avait conclu que si la commune refusait d'installation de cette activité au motif qu'elle constituait un ERP difficilement évacuable, le tribunal saisi le cas échéant ne lui donnerait probablement pas raison.

**Madame LAFORÊTS** explique que le règlement du PPRT peut préciser que certains types d'ERP ne sont pas autorisés.

**Madame MIALON-BURGAT** rappelle que, la zone bleue s'étendant quasiment jusqu'au centre-ville de Mondeville, il serait préjudiciable d'y interdire totalement les ERP.

**Monsieur LOCARD** juge qu'il faut limiter le type d'ERP autorisé, notamment en fonction de l'importance du public accueilli, plutôt que de les interdire tous. Si l'on se contente d'interdire les ERP difficilement évacuables, de grandes surfaces de vente pourront s'installer dans la zone d'exposition aux risques.

**Madame MIALON-BURGAT** ne voit pas en quoi le fait d'autoriser un supermarché à s'installer en zone bleue serait gênant.

**Monsieur LOCARD** répond que cette zone présente des risques.

**Monsieur BASTIDE** précise que dans le cas d'un risque se propageant rapidement, il n'y a pas lieu de prendre en compte l'évacuation des personnes. Par ailleurs, la prise en compte du risque en amont de la construction du bâtiment annule ce risque. Il est donc parfaitement possible d'autoriser des ERP dans la zone bleue.

**Monsieur LOCARD** souligne que les ERP génèrent beaucoup de circulation automobile, ce qui accroît le risque que des personnes soient blessées en cas d'accident technologique.

**Monsieur BRES** rappelle que l'objectif d'un PPRT est de limiter voire réduire la présence humaine dans la zone de risques.

**Madame LAFORÊTS** présente le deuxième scénario de zonage réglementaire envisagé par les services de l'État, à titre d'exemple. Il serait possible de durcir la réglementation en zone rouge et de découper la zone bleue en sous-secteurs, certains étant dédiés aux activités et d'autres à l'habitat. Quels que soient les choix retenus, ils devront être justifiés par la stratégie d'occupation de l'espace adoptée par les personnes et organismes associés.

**Madame FREBOURG** souligne que pour élaborer un projet de règlement, les services instructeurs ont besoin de disposer des options retenues en amont par les personnes et organismes associés, c'est à dire le scénario qu'ils envisagent.

**Madame MIALON-BURGAT** demande quels sont les délais prévus pour décider de la stratégie à retenir. Elle suggère aussi de faire figurer sur la carte de zonage les projets d'urbanisation futurs. La commune de Mondeville a par exemple prévu de construire des

logements dans la zone de Calix, qui se situe dans la zone bleue d'aléa faible. Par ailleurs, le projet Presqu'île, dont il n'a pas été question pendant cette réunion, est également concerné par le PPRT. Madame MIALON-BURGAT souligne que le projet qui aura la préférence des collectivités sera celui qui leur confèrera la plus grande marge de manœuvre, c'est-à-dire le zonage brut pour ce qui concerne la zone bleue.

**Monsieur LOCARD** juge qu'il serait préférable d'éviter de construire de nouveaux logements dans la zone bleue.

**Madame MIALON-BURGAT** est en désaccord avec ce point de vue.

**Monsieur LOCARD** estime qu'il ne faut pas augmenter le risque dans cette zone, même s'il n'est constitué que d'effets induits. Le risque ajoute des surcoûts à la construction des bâtiments et pose le problème de l'accès des transports en commun dans la zone.

**Monsieur BASTIDE** souligne que la réglementation est suffisamment restrictive pour qu'il n'y ait pas lieu d'ajouter des contraintes supplémentaires.

**Madame MIALON-BURGAT** juge que, si les restrictions obligatoires n'engendrent pas des surcoûts de construction tels qu'une opération de logements ne soit pas rentable, il n'y a pas de raison de s'interdire la construction de logements.

**Monsieur LOCARD** pense qu'il serait préférable de construire ailleurs, sauf à ce que les derniers hectares constructibles de la commune se situent en zone bleue.

**Madame MIALON-BURGAT** confirme que la révision du PLU de Mondeville a montré que très peu de terrains sont encore soit directement disponibles, soit susceptibles d'être reconvertis en logements. Elle ajoute que la collectivité ayant néanmoins le souci du risque, elle pourrait éventuellement prendre en charge le surcoût de travaux lié au PPRT pour les logements construits en zone bleue.

**Monsieur JAFFRÉ** rappelle que le seul risque recensé en zone bleue est celui d'éclatements de vitres. S'il suffit de mettre un film sur les surfaces vitrées pour annuler ce risque, il serait dommage d'abandonner tout projet d'urbanisation.

**Madame FREBOURG** demande combien de personnes seraient susceptibles d'être logées dans la zone d'urbanisation de Calix si elle était construite.

**Madame MIALON-BURGAT** précise qu'il est trop tôt pour répondre à cette question, mais que, sur le principe, toute la zone sud qui va de la presqu'île jusqu'à la route de Cabourg est amenée à être urbanisée.

**Madame FREBOURG** demande quel est le type d'habitat prévu.

**Madame MIALON-BURGAT** répond que les projets ne sont pas encore définis, la collectivité n'en étant qu'à identifier les zones à urbaniser, mais qu'il s'agira vraisemblablement d'habitats collectifs intégrés dans une zone résidentielle d'entrée de ville.

**Monsieur LOCARD** rappelle qu'il faut se souvenir qu'AZF a été durant des décennies une usine à la campagne. Au fil du temps, les logements se sont rapprochés de ce site à risque parce que les collectivités ont voulu construire toujours plus de logements. Avant de décider d'installer des habitations dans la zone bleue, la commune de Mondeville doit donc s'interroger sur la nécessité ou non de mener à bien cette opération. Il est sans doute possible de construire ces logements ailleurs qu'à Mondeville, même si cela prive la ville de ressources financières.

**Monsieur JAFFRÉ** répond que la volonté qu'a la commune de Mondeville de construire des logements ne s'appuie pas sur des objectifs financiers. Mondeville veut créer des logements pour éviter le vieillissement de sa population. Les études montrent en effet que ce vieillissement s'opère dès que la commune construit moins de 70 logements par an.

**Monsieur LOCARD** fait remarquer que toutes les communes de Basse-Normandie sont confrontées à un problème de vieillissement de leur population.

**Monsieur JAFFRÉ** réaffirme que si le risque est faible et qu'il est possible de l'annuler par des prescriptions sur le bâti, il n'existe aucune raison de ne pas construire.

**Monsieur DANIEL** signale qu'il faudra intégrer les prescriptions du PPRT au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) en cours sur la commune de Mondeville.

**Madame LAFORÊTS** en convient.

**Madame MIALON-BURGAT** précise que, dans cette optique, la commune a besoin de savoir si les risques peuvent être éradiqués dans la zone bleue, et si oui, quels sont les moyens à mettre en œuvre en termes de construction pour y parvenir. La nature des obligations de construction à respecter et les coûts induits permettront à la commune d'ajuster ses décisions d'urbanisme.

**Monsieur BERTELOOT** précise que le risque peut-être réduit par des techniques de construction dans toute la zone bleue, mais que les travaux nécessaires seront moins importants dans la zone où le risque de surpression est compris entre 20 et 35 millibars que dans la zone où il est compris entre 35 et 50 millibars.

**Madame MIALON-BURGAT** souhaiterait savoir si ces deux zones peuvent être différenciées sur la carte du zonage.

**Monsieur BERTELOOT** répond que cela est possible.

**Madame FREBOURG** rappelle que les zones de risque sont calculées à l'aide de modélisations mathématiques qui utilisent des hypothèses nécessairement simplificatrices. Il n'est donc pas totalement exclu qu'un accident puisse entraîner des conséquences plus importantes que celles qui ont été recensées par le modèle.

**Madame MIALON-BURGAT** ne voit pas d'inconvénient à ce que les projets d'urbanisme soient limités aux parcelles de la zone bleue qui sont les plus éloignées du dépôt de DPC.

**Monsieur JAFFRÉ** convient que la surpression étant fonction de la distance, ce sont probablement les zones les plus éloignées qui sont les moins exposées.

**Monsieur LHONORÉ** précise qu'il faut aussi prendre en compte les obstacles qui peuvent limiter la propagation de la surpression.

**Monsieur SIMON** demande quelles sont les règles à respecter pour les infrastructures existantes et à venir.

**Madame LAFORÊTS** rappelle qu'aucune infrastructure nouvelle, notamment de transport collectif, ne peut être implantée en zone rouge, sauf si elle est liée à la desserte locale. Le PPRT peut également réglementer les usages des infrastructures de cette zone, soit en contrôlant les accès, soit en restreignant le nombre de véhicules qui peuvent les emprunter. En zone bleue, il n'existe pas de prescriptions obligatoires pour les infrastructures.

**Monsieur SIMON** demande si les lignes de transport collectif qui passeraient dans la zone rouge seraient incompatibles avec le PPRT.

**Madame LAFÔRETS** confirme qu'elles le seraient.

**Monsieur SIMON** rappelle que des lignes de bus empruntent le cours Montalivet.

**Monsieur JAFFRÉ** confirme qu'une ligne ViaCité ainsi que certaines lignes des Bus Verts passent en zone rouge.

**Monsieur LHONORÉ** souhaiterait savoir ce qu'il adviendra des activités de motonautisme et des compétitions off-shore qui ont actuellement lieu en zone rouge.

**Madame LAFÔRETS** précise que ces activités devront probablement être limitées, en particulier si elles génèrent des rassemblements de personnes.

**Madame FREBOURG** synthétise les souhaits exprimés par les participants pour l'élaboration du zonage réglementaire. Elle constate que les collectivités sont plutôt intéressées par le premier scénario, fondé sur le zonage brut, et qu'elles souhaiteraient que la zone bleue soit découpée en deux zones (effets de surpression compris entre 20 et 35 millibars, et effets de surpression compris entre 35 et 50 millibars) de façon à ajuster leurs projets de zone à urbaniser, projets qu'elles souhaiteraient faire apparaître sur la carte. Par ailleurs, les collectivités ne souhaitent pas durcir la réglementation pour ce qui concerne les zones d'activité situées en zone bleue.

**Monsieur DANIEL** souligne qu'il est difficile de décider aujourd'hui de ce qui doit être décidé pour les bâtiments d'activité.

**Monsieur LOCARD** rappelle que le principe général du PPRT est d'éviter l'augmentation de la présence humaine dans les zones à risque, que ces zones soient à vocation artisanale, industrielle ou d'habitation. Il lui semble primordial de respecter cette logique, qui n'interdit évidemment pas toute activité ou toute zone d'habitat à condition que la densité humaine reste faible, que ce soit en termes d'effectifs employés, de public accueilli ou de

population logée. Pour les activités, il est sans doute possible de limiter la présence humaine en imposant de simples restrictions sur la superficie des locaux.

**Madame LAFORETS** confirme que, pour la zone d'aléa faible, il est plus pertinent de définir des règlements par sous-zones que d'adopter un règlement commun à l'ensemble de la zone.

**Madame MIALON-BURGAT** précise qu'elle ne peut prendre de décisions dans l'immédiat pour la zone bleue. Elle doit consulter ses services, son conseil municipal et les collectivités qui sont absentes et qu'elle représente pour cette réunion. Par ailleurs, elle doit prendre en compte le projet Presqu'île, dont il n'a pas été question pendant la réunion, et réfléchir au moyen de l'intégrer aux projets d'urbanisme de Mondeville. Enfin, la carte des deux zones de suppression en zone bleue est nécessaire pour réfléchir aux possibilités d'aménagement. Elle souligne qu'il lui semble en revanche urgent de définir les activités que l'on décide de délaissier ou pas dans la zone rouge.

**Monsieur JAFFRÉ** souhaiterait que la carte des sous-zones bleues définies en fonction du niveau de suppression lui soit communiquée.

**Monsieur DANIEL** demande quel est le délai laissé aux collectivités pour définir leur stratégie en zone bleue.

**Madame FREBOURG** précise que des réunions techniques permettant d'avancer concrètement sur la stratégie auront lieu avant la prochaine réunion d'association. Pour ce qui concerne la zone rouge, elle a retenu que les collectivités n'envisageaient pas d'étendre le droit de délaissement à l'ensemble des activités.

**Madame MIALON-BURGAT** fait remarquer que rien n'a été décidé à ce sujet, et que la stratégie qui sera retenue en zone rouge dépendra largement du résultat des estimations qui seront faites par France Domaine. Les collectivités ne peuvent prendre de décisions définitives sans disposer d'une estimation des coûts financiers et sans réfléchir aux possibilités d'aménagement de la zone en cas de délaissement généralisé.

**Madame FREBOURG** répond que l'évaluation foncière va être diligentée dès que possible. Par ailleurs, elle propose de fournir rapidement aux personnes et organismes associés une carte des deux sous-zones de suppression de la zone bleue. Cette carte sera peut-être annexée au compte-rendu de la réunion en cours.

**Monsieur JAFFRÉ** précise que la commune de Mondeville dispose d'éléments fonciers qui peuvent aider France Domaine à faire leur évaluation.

**Madame LAFORETS** en prend note. Elle propose que, pour les bâtiments d'activité hors ERP, France Domaine procède dans un premier temps à une évaluation sommaire, qui peut être réalisée sans contacter les propriétaires. Pour les bâtiments d'habitation et les ERP, l'évaluation serait plus précise : le délaissement étant obligatoire, il n'y a en effet aucune raison de ne pas contacter les propriétaires.

**Madame MIALON-BURGAT** juge ce procédé pertinent.

**Madame FREBOURG** demande si l'évaluation sommaire sera suffisante pour que les collectivités définissent leur stratégie.

**Madame MIALON-BURGAT** répond qu'il est préférable de travailler sur une évaluation sommaire plutôt que de contacter les propriétaires et de devoir travailler dans un climat peu propice à un travail serein.

**Monsieur HUBERT** ne voit pas d'inconvénient à travailler à partir d'une évaluation sommaire.

**Monsieur BASTIDE** considère que l'analyse de vulnérabilité est aussi importante que l'évaluation foncière dans l'aide à la décision, car elle permet de savoir si les travaux que les propriétaires devront réaliser ont un coût financier acceptable pour eux ou pas.

**Monsieur LOCARD** s'enquiert du degré de précision de l'évaluation sommaire.

**Monsieur JAFFRÉ** pense que l'évaluation devrait être assez précise car de nombreuses mutations ont eu lieu dans la zone ces dernières années. De plus, France Domaine a réalisé plusieurs évaluations sur la presqu'île pour la ville de Caen.

**Madame FREBOURG** précise qu'elle essaiera de joindre l'évaluation sommaire au projet de compte-rendu de la réunion ou au compte-rendu définitif. Elle précise qu'elle reprendra contact avec les collectivités pour organiser des réunions de travail technique dans les semaines qui viennent, dans l'objectif d'avancer sur l'élaboration du projet de règlement.

**Monsieur BASTIDE** demande si France Domaine a commencé à réaliser des estimations.

**Madame LAFORETS** répond par la négative.

**Monsieur BASTIDE** demande si les études de vulnérabilité ont été lancées et qui les réalise.

**Madame LAFORETS** répond qu'elles seront lancées rapidement.

**Monsieur HUBERT** demande si des règles d'usage peuvent être prescrites pour la voie ferrée qui traverse la zone rouge foncé et dessert la zone portuaire. Même si cette voie n'est pas utilisée actuellement, il est important pour le port de la conserver.

**Madame LAFORÊTS** précise que des restrictions d'usage de cette voie seront probablement insérées au règlement du PPRT.

**Monsieur BRES** précise que la voie étant liée à l'activité portuaire, elle est susceptible de bénéficier de dérogations.

**Monsieur HUBERT** demande si cette voie risque d'être déplacée.

**Madame FREBOURG** répond que c'est improbable.



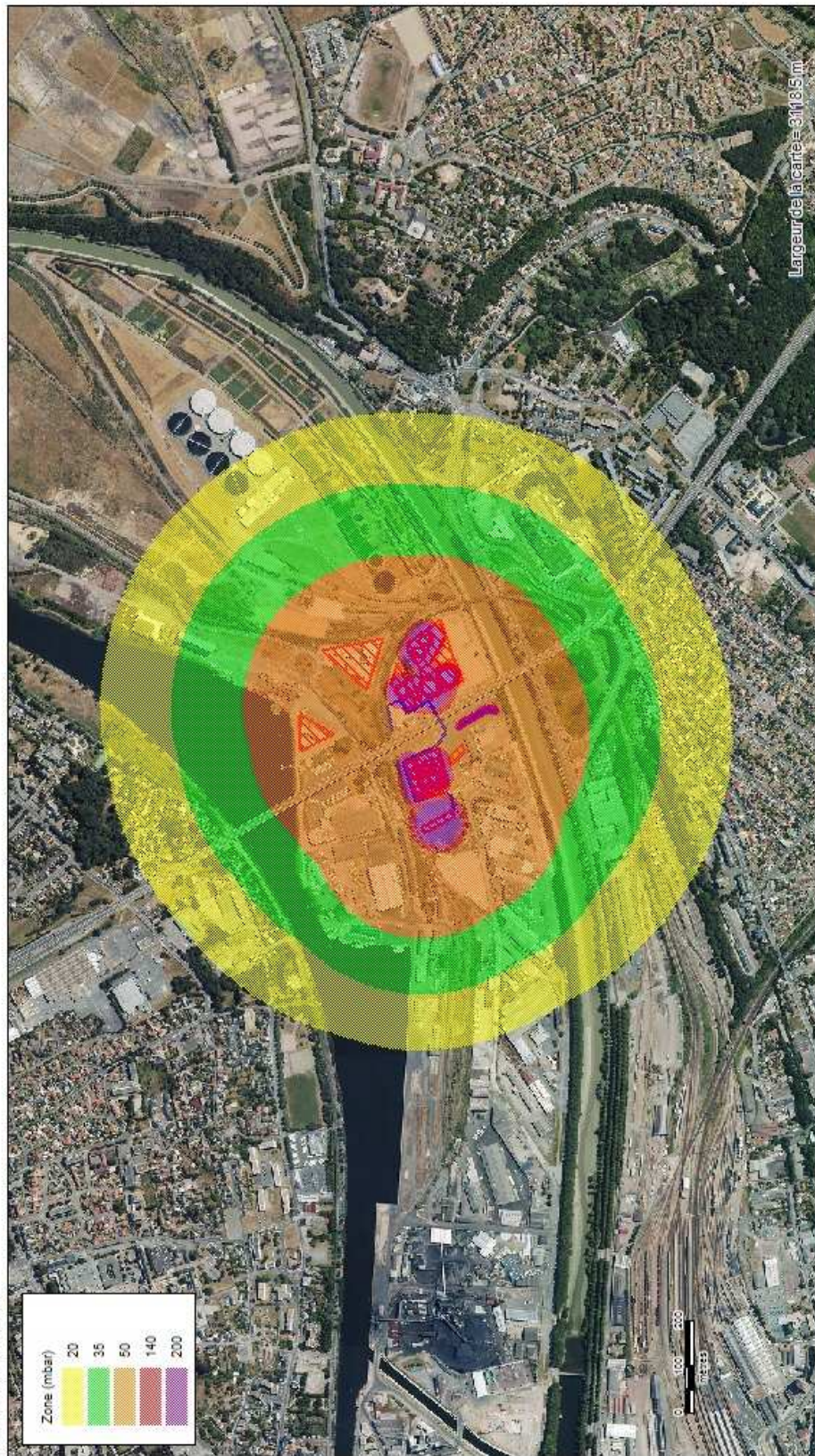
**Monsieur JAFFRÉ** rappelle que cette ligne ne servant à transporter que des marchandises, il ne voit pas la nécessité d'instituer des mesures de protection.

**Monsieur LOCARD** répond que les marchandises transportées peuvent être des matières dangereuses.

### **III - Conclusion**

**Madame FREBOURG** remercie les personnes et organismes associés de leur présence à cette réunion.

**PPRT de MONDEVILLE (D.P.C.)**  
**Enveloppes des effets de surpression à cinétique rapide potentiels**



Sources: ©IGN-BDORTHO©2005

Rédaction/Édition: DREAL Basse-Normandie - 24/11/2011 - MAPINFO® V 9 - SIGALEA® V 3.2.014 - Sp V 1.2 - ©INERIS 2010



## ELABORATION DU PPRT de DPC à MONDEVILLE

REUNION D'ASSOCIATION DU 22 NOVEMBRE 2012

### COMPTE-RENDU

#### I - PREAMBULE

Le 22 novembre 2012, une 3<sup>ème</sup> réunion d'association pour l'élaboration du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) du dépôt de produits pétroliers de la société Dépôts de Pétrole Côtiers (DPC), situé à Mondeville, s'est tenue à l'Hôtel de Ville de Mondeville.

Le présent compte rendu ainsi que les différents documents présentés seront accessibles depuis le site Internet de la DREAL de Basse-Normandie :

<http://www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr/>

#### II - REUNION EN SALLE

##### II.1 - Introduction

Monsieur JACOB, Secrétaire Général de la Préfecture du Calvados, remercie la commune de Mondeville d'accueillir la présente réunion d'association.

##### II.2 - Rappel des conclusions de la deuxième réunion d'association et avancement des travaux

Madame FREBOURG propose de rappeler les conclusions de la dernière réunion d'association, de faire un point sur le calendrier d'élaboration du PPRT et de détailler les travaux réalisés depuis novembre 2011.

Lors de la réunion du 24 novembre 2011, plusieurs points ont été abordés. La présentation d'une étude concernant le viaduc de Calix a d'abord montré que cet ouvrage ne présentait pas de vulnérabilité spécifique susceptible d'aggraver la situation des personnes se trouvant dans la zone de dangers. Cette réunion a aussi permis de présenter la carte du zonage brut, qui découle mécaniquement de l'étude des dangers via la cartographie des aléas. Le zonage brut comporte des zones rouges impactées par des mesures foncières, qui ont également fait l'objet d'une présentation. Enfin, les acteurs associés avaient engagé une première discussion sur les grands principes de zonage réglementaire qui pourraient être retenus. Les acteurs associés doivent désormais tracer rapidement les limites de ce zonage réglementaire pour que les services de l'Etat établissent les prescriptions du PPRT. En effet, si le zonage brut définit les prescriptions pesant sur le bâti existant, le zonage réglementaire définit les normes à suivre pour l'urbanisation future et les usages possibles des différentes zones. Le zonage réglementaire peut durcir les prescriptions attachées au zonage brut, mais en aucun cas les assouplir.

S'agissant du calendrier, le PPRT de DPC a été prescrit par arrêté préfectoral le 21 janvier 2011, après présentation en réunions du comité local d'information et de concertation (CLIC) dont la première s'était tenue en décembre 2007. Deux réunions d'association ont eu lieu courant 2011. D'autres auront lieu en 2013, mais elles doivent désormais viser à l'efficacité de façon à ce que le PPRT puisse être approuvé pour le quatrième trimestre 2014, date très proche au vu des étapes qui restent à franchir (diffusion des documents relatifs au PPRT auprès de la population concernée, délai obligatoire de deux mois pour que les acteurs associés se prononcent sur le projet de PPRT, enquête publique d'un mois ensuite).

Depuis la réunion de novembre 2011, plusieurs travaux ont été engagés. De mars à octobre 2012, les services de l'Etat se sont rapprochés des collectivités territoriales pour s'enquérir de leurs souhaits de développement dans les zones concernées par le PPRT. Dans ce cadre, un avant-projet des principes réglementaires a d'ailleurs été présenté. Parallèlement, des réunions ont été organisées pour informer les personnes qui résident ou travaillent dans les zones de mesures foncières de l'incidence du PPRT sur leur lieu de vie ou sur leur activité. Pour les bâtiments d'habitation, des réunions ont eu lieu en juin et septembre à Hérouville-Saint-Clair et à Mondeville, seules communes concernées. Pour les bâtiments d'activité, une réunion commune a eu lieu en novembre 2012. Par ailleurs, une étude concernant la faisabilité et le coût de la délocalisation de l'établissement de DPC a été réalisée par le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE) Normandie-Centre. Elle sera présentée aujourd'hui aux acteurs associés. Enfin, deux études concernant d'une part les estimations foncières des bâtiments situés en zone de délaissement, d'autre part les estimations de vulnérabilité des bâtiments d'activité dans cette même zone, ont fait l'objet d'appels d'offres. Ces deux études devraient être finalisées mi-2013.

**Monsieur JACOB** demande si le calendrier du PPRT appelle des remarques.

**Monsieur THOMAS** demande si ce calendrier est réellement contraint.

**Monsieur JACOB** rappelle que, d'un point de vue réglementaire, le Préfet qui prescrit un PPRT dispose de dix-huit mois pour l'approuver. Pour ce qui concerne DPC, ce délai a déjà été dépassé. A condition de motiver sa décision, le Préfet peut toutefois prolonger les travaux d'élaboration du PPRT, ce qu'il a fait en prorogeant l'arrêté prescrivant l'élaboration du PPRT. L'administration centrale étant très attentive au bon avancement des travaux des PPRT sur l'ensemble du territoire national, ces délais ne peuvent cependant pas être rallongés indéfiniment.

**Madame FREBOURG** ajoute que le gouvernement a fait des PPRT une priorité pour des raisons de sécurité mais aussi de budget. Les PPRT nécessitent en effet des financements importants (études, mesures foncières, crédits d'impôt liés aux travaux obligatoires, etc.). Or, plus la date effective d'approbation du PPRT est retardée, plus les conditions de financement sont susceptibles d'être modifiées.

**Monsieur JACOB** propose aux représentants du CETE de présenter l'étude de délocalisation du dépôt pétrolier de DPC.

### **II.3 – Présentation des résultats de l'étude de faisabilité de la délocalisation de l'établissement DPC**

**Monsieur BENTLEY** explique que le CETE est un bureau d'études d'appui du Ministère qui s'inscrit au sein d'un centre de compétences nationales sur la prise en compte territoriale des risques technologiques et environnementaux. L'étude qu'il va présenter avec son collègue, Monsieur Corget, spécialisé dans l'économie de la filière pétrolière, s'articule autour de quatre points : présentation du contexte et des objectifs de l'étude ; définition d'un scénario de délocalisation d'un dépôt pétrolier ; identification des potentialités d'accueil du territoire ; évaluation du coût d'une délocalisation.

#### **L'étude : contexte et objectifs**

L'étude de délocalisation de DPC a été motivée par les mesures foncières susceptibles d'être prescrites par le PPRT dont l'établissement fait l'objet. Pour étudier les possibilités de délocalisation du dépôt, il faut prendre en compte à la fois les contraintes de fonctionnement propres à l'établissement de DPC et les contraintes du territoire sur lequel il se situe. L'objectif est d'estimer le coût de la délocalisation du dépôt, de façon à pouvoir la comparer au coût des mesures foncières qui seraient rendues obligatoires par le maintien du dépôt sur son site actuel.

#### **Définition d'un scénario de délocalisation**

**Monsieur CORGET** explique que, pour définir les caractéristiques du terrain susceptible d'accueillir les activités de DPC, il a fallu d'une part examiner l'impact du projet sur la filière pétrolière nationale et locale, d'autre part réfléchir à l'organisation et au mode d'approvisionnement envisageables pour le nouveau dépôt. Pour cela, le CETE a eu recours aux connaissances contenues dans des bases de données spécialisées et à des entretiens menés avec des acteurs locaux et nationaux de la filière pétrolière (DPC, LCN, DMS, Trapil).

La France importe, essentiellement par voie maritime, du pétrole brut qui est distillé par des raffineries pour alimenter les dépôts, mais aussi et de plus en plus des produits déjà raffinés (diesel). Les transports entre les ports et les raffineries, puis entre les raffineries et les dépôts, sont massifiés : ils s'effectuent par pipeline, par voie ferroviaire, ou par cabotage maritime ou fluvial, procédés moins coûteux que le transport en camion. L'implantation de nombreux dépôts répartis sur tout le territoire national a historiquement permis de réduire les coûts de transport des produits pétroliers. Les dépôts, qui accueillent de plus en plus la dernière étape de fabrication de certains produits (ajout d'additifs), sont autant de points de stockage de proximité qui permettent d'assurer la pérennité de la ressource auprès des consommateurs.

Même si l'extraction pétrolière continue de générer beaucoup de bénéfices, la filière logistique du secteur est en crise : la demande en produits pétroliers baisse depuis le début des années 2000 (moindre utilisation du fuel domestique, véhicules plus « propres », fléchissement de l'utilisation des véhicules motorisés), les consommateurs privilégient de plus en plus le diesel au détriment de l'essence, les sites fixes subissent des contraintes réglementaires de plus en plus fortes. Ces évolutions ont abouti au desserrement du tissu logistique de la filière : le nombre de raffineries et de dépôts pétroliers baisse d'année en année, le nombre de stations service a été divisé par trois en trente ans. Par conséquent, la distance de transport en camion-citerne des produits pétroliers raffinés ne cesse de croître : elle a augmenté en moyenne de 0,74 km par an ces trente dernières années. Dans ce contexte, avant d'envisager la construction d'un nouveau dépôt pétrolier, le CETE s'est posé la question de sa pérennité. Les acteurs interrogés ont cependant tous jugé nécessaire de conserver le dépôt de DPC.

Au niveau local, la filière pétrolière est animée par plusieurs acteurs : DMS à Ouistreham, LCN et DPC à Mondeville. Si elles sont en partie concurrentes, ces entreprises sont néanmoins positionnées sur des cibles et des stratégies différentes. Total a choisi de ne plus distribuer d'essence via le dépôt DMS de Ouistreham, essentiellement pour échapper au durcissement des réglementations imposées au site. Total livre désormais la région en essence depuis d'autres dépôts, en particulier celui de Rennes. Le dépôt DMS de Ouistreham ne stocke plus que du fuel domestique et du gas oil. LCN et DMS se positionnent de plus en plus sur le stockage de réserves stratégiques, ce qui leur permet de réduire la capacité de leurs dépôts tout en gardant des rentrées financières. DPC est aujourd'hui le seul dépôt de Basse-Normandie à stocker de l'essence. Même si ce produit est de moins en moins consommé, il demeure essentiel pour que DPC reste en capacité d'approvisionner les stations service, qui sont aujourd'hui livrées en une seule fois, par le même camion-citerne comportant plusieurs compartiments, de tous leurs produits pétroliers (essence et diesel). DPC n'envisage donc pas de renoncer à la distribution de l'essence pour le moment. Tous les acteurs locaux sont approvisionnés par le même pipeline, donc à moindre coût. Cependant, Trapil, le gestionnaire du pipeline, estime que la conduite doit transporter au minimum 1 million de tonnes de produit par an pour fonctionner correctement. A l'heure actuelle, elle achemine 1,5 million de tonnes mais, si DPC devait disparaître ou changer de mode d'approvisionnement, le volume transporté par le pipeline tomberait nettement au-dessous du seuil minimal fixé par Trapil.

Monsieur CORGET commente l'organisation du site de DPC. Il comprend des réservoirs aériens verticaux qui sont positionnés dans des cuvettes de rétention, une zone de remplissage avec une aire de manœuvre pour les poids lourds, et une aire de stationnement qui n'est plus très utilisée. Les installations liées au raccordement à Trapil occupent un espace réduit. Enfin, le dépôt de carburant de LCN se situe à côté du dépôt de DPC. Il faut noter que les deux dépôts les plus importants de Basse-Normandie se trouvant sur la même zone, beaucoup de transporteurs d'hydrocarbures se sont installés à proximité : la délocalisation de DPC pourrait donc leur poser problème. Pour calculer la superficie nécessaire à l'implantation d'un dépôt pétrolier, l'étude a pris en compte la réglementation (distance obligatoire entre les cuves, dimension des cuvettes de rétention, etc.), l'activité commerciale de DPC (stockage de plusieurs produits différents) et la nécessité d'une activité continue (doublement des cuves lié à la maintenance décennale). Si l'on prend en compte tous ces paramètres, le transfert du dépôt nécessiterait de trouver un terrain d'au moins 5 hectares. Pour ce qui concerne le mode d'approvisionnement, l'actuel dépôt de DPC est alimenté par un pipeline de 84 km raccordé à la raffinerie Esso de Port-Jérôme. Les avantages de ce système sont la continuité de l'approvisionnement, le coût plus faible que pour les autres moyens



de transport et la fiabilité. Les inconvénients sont la nécessité de stocker en permanence 16 000 m<sup>3</sup> de produits et un fonctionnement d'autant moins efficace que le volume transporté est faible. De plus, le transport par pipeline génère la formation de « contaminat », produit non commercialisable qui doit nécessairement être stocké dans des cuves situées après le dernier dépôt livré par la conduite. D'autres modes d'approvisionnement doivent donc être envisagés.

Après avoir analysé l'ensemble de ces paramètres, l'étude a examiné plusieurs scénarios : le départ de DPC avec un basculement du trafic vers les raffineries haut-normandes ; la transformation du dépôt de DPC en plateforme off-shore ; le transfert de DPC avec un approvisionnement par voie ferroviaire ; le transfert de DPC avec un approvisionnement par pipeline comme aujourd'hui. C'est cette dernière solution qui s'est imposée, pour des raisons techniques et financières, mais aussi parce que c'est la seule option qui garantit que les autres acteurs de la filière ne quitteront pas la région. Ce choix impose de trouver un terrain d'accueil situé à la fois à proximité du pipeline actuel, de façon à ce que le coût du raccordement soit financièrement supportable, mais aussi à une distance raisonnable du Havre, pour éviter une concurrence trop forte avec les raffineries haut-normandes. Enfin, le terrain ne devra pas être situé en zone inondable et devra présenter des caractéristiques géologiques qui lui permettent de supporter le poids d'un dépôt pétrolier.

### Identification des potentialités d'accueil du territoire

Monsieur BENTLEY explique qu'après avoir tenu compte des contraintes liées au dépôt, il fallait prendre en considération celles liées au territoire pour identifier les sites susceptibles d'accueillir un nouveau dépôt. Pour étudier les contraintes d'implantation, l'étude a utilisé les bases de données des SIG. L'analyse a donc été réalisée sur de grands périmètres, à une échelle supra-communale, ce qui explique que certains critères n'aient pas pu être pris en compte. Les critères retenus ont été regroupés autour de huit thématiques : occupation humaine, réseaux de transports et de voiries, milieux naturels, ressources en eau, zones agricoles et forestières, risques liés aux sols et aux sous-sols, paysage et patrimoine, articulation du projet avec les documents d'urbanisme. Les critères ont été hiérarchisés selon trois niveaux : fondamental, majeur, secondaire. Par exemple, pour l'occupation humaine, l'étude a retenu cinq critères fondamentaux dont la présence d'habitations, la présence d'ERP, la distance aux habitations et aux ERP (basée sur les 615 m, correspondant à la distance maximale d'effets pris en compte pour le PPRT), la distance des canalisations aux habitations et aux ERP (fixée par arrêté à 260 m). Une fois que tous les critères ont été définis pour chaque thématique, ils ont été croisés avec les terrains du périmètre d'étude.

Les contraintes liées au dépôt pétrolier imposent que celui-ci soit proche de l'agglomération caennaise et du pipeline de Trakil. Dès lors, deux périmètres d'étude ont été retenus : un périmètre souhaitable, situé dans une zone de 20 km autour de l'agglomération caennaise avec une distance maximale à la canalisation Trakil de 5 km ; un périmètre de second choix, situé dans une zone de 25 km autour de l'agglomération caennaise avec une distance maximale à la canalisation Trakil de 7,5 km. A l'intérieur de ces périmètres, les terrains ont été étudiés au vu des critères répartis dans les huit thématiques énumérées plus haut. Ont été notamment pris en compte la présence d'habitations et d'ERP, la distance du site aux habitations, la présence de base de loisirs ou de lieux de manifestations, l'existence de zones protégées type ZNIEFF ou Natura 2000, les risques d'inondations, de mouvements de terrain ou de submersion marine, les sites classés et les périmètres de monuments historiques. Certains critères n'ont pu être pris en compte, soit parce qu'ils ne sont pas disponibles dans les bases de données SIG, soit



parce qu'ils ne sont applicables qu'à une échelle infra-communale (données d'urbanisme, études de sols, vérification de la possibilité d'approvisionnement en eau des terrains, etc.). Leur prise en compte dans une étude plus fine est susceptible de faire varier les coûts de la délocalisation du dépôt.

Malgré ces limites, l'étude a permis d'identifier six aires potentielles d'accueil pour le dépôt de DPC. L'étude a analysé les capacités d'accès, la surface et la distance au pipeline de chacun des six sites, et listé les possibilités de desserte qu'ils offrent ainsi que les risques qu'ils présentent. Néanmoins, en cas de délocalisation du dépôt de DPC, certains de ces sites pourraient finalement ne pas être retenus du fait de critères importants qui n'auraient pas été pris en compte en raison du caractère supra-communal de l'étude.

### Evaluation du coût d'une potentielle délocalisation

Monsieur BENTLEY précise que l'évaluation du coût de la délocalisation a été réalisée à organisation équivalente à celle qui existe aujourd'hui, sans intégrer les évolutions techniques éventuelles susceptibles d'influencer sur le montant des dépenses. Par ailleurs, les montants retenus sont fondés sur les coûts constatés pour des travaux d'extension récents sur des sites de dépôts pétroliers.

La délocalisation du dépôt de DPC générerait cinq types de coûts : le foncier, les équipements techniques, les travaux de terrassement et de voiries (dont les coûts sont d'autant plus importants que l'accès est difficile), les extensions de la canalisation Trapil (acquisitions foncières, franchissement de structures), les études. Enfin, les coûts ainsi obtenus ont été augmentés ou réduits de 10 %, de façon à tenir compte des évolutions de prix des différentes composantes.

Sur ces bases, l'étude conclut à un prix de délocalisation estimé entre 51,7 et 81,35 millions d'euros. L'écart entre l'hypothèse haute et l'hypothèse basse s'explique par la fourchette de + ou - 10 % intégrée au calcul, mais aussi et surtout par la distance existant entre le site retenu et la canalisation Trapil et par les éléments de voirie à construire.

### Questions des acteurs associés

Monsieur HAVARD s'enquiert de la localisation exacte des six sites potentiels de délocalisation.

Monsieur BENTLEY précise que ces sites n'ayant été analysés qu'à l'échelle supra-communale, il est impossible de savoir s'ils sont réellement en capacité d'accueillir le dépôt de DPC. L'objectif de l'étude commandée par l'Etat était de savoir s'il était possible de délocaliser le dépôt de DPC dans un périmètre donné et de calculer le coût de cette opération, pas d'identifier précisément le site susceptible de recevoir ce dépôt.

Monsieur THOMAS demande si le coût final resterait dans la fourchette indiquée quel que soit le site retenu parmi les six identifiés.

Monsieur BENTLEY répond par l'affirmative, tout en précisant que ce calcul de coût n'est qu'une évaluation basée sur des retours d'expérience suite à des travaux d'extension de dépôts pétroliers.

**Monsieur THOMAS** demande confirmation du périmètre géographique dans lequel se situent ces six aires potentielles.

**Monsieur BENTLEY** précise que ces sites se situent dans une zone de 20 km autour de l'agglomération caennaise et à moins de 5 km du pipeline Trapil.

**Monsieur DANIEL** rappelle que, quel que soit le site choisi, le raccordement au pipeline implique des contraintes de sécurité lourdes. Il se demande si ces contraintes ont été prises en compte dans l'étude.

**Monsieur BENTLEY** précise que certains des sites sont faciles à raccorder parce qu'ils sont très proches du pipeline.

**Monsieur CORGET** ajoute que, pour les sites plus éloignés, l'analyse des contraintes de raccordement nécessiterait des études de terrain plus poussées. Cela dit, il est plus facile d'installer un pipeline qu'une voie ferroviaire : il supporte mieux la pente, et le coût au kilomètre n'est pas prohibitif, même en cas d'habitations à proximité. Par ailleurs, les petits raccordements ne nécessitent pas de stations de pompage supplémentaires.

**Madame MIALON-BURGAT** ne comprend pas comment l'étude peut identifier des zones potentielles de délocalisation alors qu'elle n'a été menée que sur un plan purement technique. Les documents d'urbanisme n'ayant pas été consultés, il est impossible de conclure que ces zones sont en mesure d'accueillir un dépôt.

**Monsieur JACOB** rappelle le contexte de cette étude. C'est à la demande des élus que le Préfet a diligenté cette analyse auprès des services de l'Etat, dans l'objectif d'obtenir une évaluation du coût de la délocalisation du dépôt de DPC. Il n'appartient pas aux services de l'Etat de trouver un terrain capable d'accueillir ce dépôt le cas échéant.

**Monsieur LOCARD** demande si l'estimation tient compte de la fermeture complète de l'actuel site de DPC.

**Monsieur BENTLEY** répond par la négative, car la remise en état et la dépollution sont à la charge exclusive de l'exploitant.

**Madame FREBOURG** précise que l'estimation chiffrée ne prend en compte que les mesures supplémentaires que pourrait financer le PPRT de façon tripartite si les mesures foncières qu'il prévoit s'avéraient plus onéreuses que le déménagement du dépôt.

**Monsieur THOMAS** demande quelles seraient les conséquences d'un transfert de l'activité de DPC sur la région havraise.

**Monsieur CORGET** explique que ce scénario entraînerait une hausse du trafic de matières dangereuses sur l'A 13, entre Le Havre et Caen, et une délocalisation d'environ cent emplois de chauffeurs routiers de Caen au Havre. De plus, en cas de conflit social entraînant des blocages de routes ou de dépôts, la Basse-Normandie serait plus vulnérable aux ruptures d'approvisionnement en produits pétroliers.

**Monsieur JACOB** rappelle que la présence de dépôts dans l'agglomération caennaise a permis à la région de ne pas trop souffrir des pénuries de carburant lors du conflit de 2010.

**Monsieur THOMAS** demande aux représentants de DPC leur avis sur la délocalisation du dépôt.

**Monsieur LHONORE** rappelle que DPC n'est pas commanditaire de l'étude de délocalisation.

**Monsieur RICHOMME** s'enquiert du nom des représentants de DPC qui ont été contactés dans le cadre de l'étude.

**Monsieur CORGET** répond que le CETE a interrogé Monsieur Madiot, chef de service hygiène et sécurité à Raffineries du Midi, Monsieur Bastide, Monsieur Lemaître et le chef du service d'exploitation du réseau.

**Monsieur RICHOMME** précise qu'il ne disposait pas de ces informations car il n'exerce ses fonctions que depuis le mois de juin dernier.

**Monsieur CORGET** explique qu'il a d'abord contacté le siège local de DPC qui l'a renvoyé sur le siège des Raffineries du Midi. Ce dernier lui a communiqué la liste des personnes à interroger.

**Monsieur RICHOMME** précise que Raffineries du Midi est une entreprise qui gère, pour son compte et pour le compte d'autrui, treize dépôts pétroliers sur le territoire français. Elle assiste DPC sur plusieurs fonctions, en particulier sur la sécurité. Il ajoute que, selon lui, le coût de la délocalisation du dépôt de DPC sera plus proche de 80 millions que de 50 millions d'euros.

**Monsieur CORGET** répond que l'estimation retenue dans l'étude a été élaborée de façon totalement indépendante par la CETE, mais que les Raffineries du Midi avaient elles-mêmes évalué à 50 millions d'euros minimum la délocalisation du dépôt.

**Monsieur RICHOMME** juge cette estimation trop faible au regard de l'importance du dépôt.

**Madame DEYROLLE** demande si l'estimation du coût réel de la délocalisation potentielle de DPC nécessitera des études complémentaires. En effet, l'étude présentée par le CETE ne prenant en compte que l'échelle supra-communale, il faudra sans doute réaliser d'autres études pour connaître le coût réel de la délocalisation et le comparer au coût des mesures foncières.

**Monsieur JACOB** ne voit pas d'inconvénient à ce que les collectivités concernées diligentent des études complémentaires à leurs frais. Il rappelle que l'Etat n'étant pas porteur du projet de délocalisation du dépôt de DPC, le CETE ne peut pas accompagner plus avant les acteurs du PPRT. L'étude réalisée a pour unique objectif de se faire une idée du coût de la délocalisation.

**Monsieur RICHOMME** ajoute que les coûts induits par la cessation d'activité de DPC à Mondeville seraient non négligeables, notamment en termes de dépollution puisque le dépôt est exploité depuis 1950, mais qu'ils seraient portés uniquement par DPC. Il faudrait aussi intégrer au coût supporté par l'exploitant les investissements faits sur le dépôt durant les dernières années.

**Madame FREBOURG** explique que ces coûts, qui sont entièrement à la charge de l'exploitant, ne peuvent être intégrés au coût de la délocalisation proprement dit, seul susceptible d'être supporté de façon tripartite en cas de montant inférieur à celui des mesures foncières évitées.

**Monsieur JACOB** rappelle que le coût de la délocalisation a été estimé pour être comparé au coût des mesures foncières obligatoires de délaissement prévues par le PPRT. L'objectif est de savoir si ces deux estimations sont très proches ou au contraire très éloignées l'une de l'autre.

**Monsieur HAVARD** se demande si le coût des mesures foncières ne risque pas d'être revu à la hausse dans les cinq ou dix années à venir. En effet, l'Etat a déjà contraint des collectivités à procéder à des mesures foncières ou à des travaux de sécurisation de site non prévus suite à des accidents survenus sur des sites comparables.

**Monsieur JACOB** souligne que l'étude concernant le coût du délaissement sera menée dès le premier semestre 2013, donc à réglementation inchangée par rapport à l'étude du coût de délocalisation du dépôt. Par ailleurs, l'objectif de ces études est d'aboutir à une approbation du PPRT fin 2014, c'est-à-dire assez rapidement.

**Madame MIALON-BURGAT** juge que, si l'estimation du coût des mesures de délaissement s'avère très voisine de celle de la délocalisation du dépôt, l'Etat sera de toute façon contraint d'affiner la seconde, de façon à pouvoir trancher entre les deux solutions.

**Monsieur JACOB** le concède.

**Monsieur LAUDRIN** ajoute qu'il faudra dans ce cas non seulement affiner les études de coût, mais aussi celles relatives aux sites d'accueil potentiels du nouveau dépôt.

**Madame FREBOURG** explique que, dans le cas où la délocalisation serait privilégiée, il appartiendrait à l'exploitant de proposer un site d'accueil pour son nouveau dépôt. Ce n'est pas le rôle de l'Etat de lui en chercher un.

**Monsieur LAUDRIN** rappelle que DPC a engagé des études pour réfléchir à des solutions permettant de réduire l'exposition aux risques des personnes vivant ou travaillant dans la zone de dangers. Ces études pouvant avoir un impact sur les mesures foncières, il demande si leur résultat sera pris en compte avant le lancement de l'estimation foncière dont les conclusions sont attendues pour mai 2013.

**Monsieur RICHOMME** précise que, dans le cadre de ses études récurrentes concernant la réduction des risques, DPC a adressé à la DREAL, il y a quelques jours, une étude qui présente des mesures complémentaires susceptibles de réduire le risque dans la zone concernée par le PPRT.

**Monsieur JACOB** rétorque que cette étude n'a été reçue à la DREAL que le 19 novembre.

**Monsieur LAUDRIN** demande s'il est possible de présenter aux acteurs associés l'impact que pourraient avoir les mesures supplémentaires proposées par l'exploitant sur le zonage brut du PPRT.

**Madame FREBOURG** répond qu'en raison de l'arrivée tardive du dossier, la DREAL n'a pas pu examiner les mesures proposées par DPC. De ce fait, il est encore impossible de dire si les aménagements proposés relèvent de mesures complémentaires, qui restent à la charge exclusive de l'exploitant, ou supplémentaires, et donc susceptibles de bénéficier d'un financement tripartite. Lorsque cette question aura été tranchée, la DREAL devra vérifier si les solutions proposées par l'exploitant permettent de réduire le risque et donc de modifier le zonage brut.

**Monsieur LAUDRIN** demande si la DREAL aura terminé d'instruire ce dossier d'ici à fin 2013.

**Madame FREBOURG** répond que c'est l'objectif.

**Monsieur BIZET** demande à l'exploitant s'il peut d'ores et déjà fournir aux acteurs associés une estimation de l'impact des mesures supplémentaires qu'il propose sur le périmètre du zonage brut. Il demande par ailleurs à l'Etat s'il est vraiment utile de continuer à réaliser des études longues et coûteuses concernant les mesures foncières si celles-ci peuvent être évitées grâce aux mesures supplémentaires proposées par DPC.

**Madame FREBOURG** répond que les mesures proposées par DPC permettront peut-être de réduire le nombre de bâtiments touchés par les mesures foncières, mais probablement pas d'éliminer totalement la zone de risques.

**Monsieur RICHOMME** répond à Monsieur Bizet qu'il préfère ne pas donner d'indications précises sur l'impact des mesures proposées par DPC tant que l'étude n'a pas été instruite par la DREAL. Il confirme cependant que, si le but de cette étude est bien de réduire au maximum la zone de dangers, celle-ci ne peut être totalement éliminée.

**Madame MIALON-BURGAT** précise que cette question est très importante pour les collectivités territoriales car ce sont les zones périphériques du zonage brut, c'est-à-dire celles qui sont le plus susceptibles d'être impactées par les mesures proposées par l'exploitant, qui concentrent le plus grand nombre d'habitants. Une réduction de la zone de risque de 100 mètres peut donc avoir un impact très important dans la relation que les élus entretiennent avec les habitants.

**Monsieur BIZET** souligne que cette étude est très attendue parce qu'elle touche à deux grands enjeux. D'une part, les habitants ont besoin de savoir si leur logement se situe ou pas dans la zone de risques. D'autre part, le zonage brut actuel, s'il n'est pas modifié, verra l'important projet d'aménagement Presqu'île amputé d'un no man's land de 50 hectares, ce qui est considérable.

**Monsieur JACOB** constate que les exploitants sont d'autant plus amenés à redéfinir le risque induit par leur exploitation que la pression de l'administration ou des élus est forte. Il aurait apprécié que les mesures de réduction des risques fournies aujourd'hui par DPC lui soient adressées un peu plus en amont du projet de PPRT. Il ajoute qu'à Honfleur et à Ouistreham, les exploitants ont eux aussi attendu que les travaux du PPRT soient bien avancés pour renoncer l'un à stocker de l'essence, l'autre tout type de carburants, ce qui de fait a mis fin aux PPRT. Quant aux élus, ils pressent l'Etat d'avancer le plus rapidement possible sur le PPRT pour être en mesure de calculer l'impact du plan sur leurs projets d'urbanisme, tout en faisant pression sur l'exploitant pour que la zone de risques soit la plus limitée possible. Or, la responsabilité du Préfet est de protéger les populations par rapport à un risque donné, même si celui-ci peut évoluer dans le temps.



L'étude de DPC crée certes des espoirs, mais elle n'a pas encore été validée par l'Etat. Même si elle l'était, elle nécessiterait sans doute la réalisation de travaux soumis à des instructions administratives, ce qui suppose des procédures longues. Les trois maires concernés par le PPRT ont envoyé au Préfet, 48 heures avant la présente réunion, un courrier évoquant la modification du risque et ses incidences sur le zonage brut. Si ces études de réduction des risques avaient été réalisées en amont, l'Etat n'aurait pas à réagir dans l'urgence. Cela aurait pu être fait, car certaines des mesures envisagées par DPC aujourd'hui avaient été proposées par l'Etat à l'exploitant il y a plusieurs mois. A l'époque, DPC les avait rejetées. Cela dit, les mesures proposées aujourd'hui seront évidemment examinées.

**Monsieur THOMAS** constate que, pour le moment, les acteurs s'observent, et qu'il serait temps d'entrer dans une phase de collaboration pour aboutir à un projet précis, sous peine que les élus se retrouvent confrontés à de grandes difficultés. Cependant, pour se positionner par rapport aux différents scénarios de zonage réglementaire, les élus ont besoin de connaître les propositions de DPC pour améliorer la sécurité de la zone.

**Madame FREBOURG** souligne que les différents scénarios seront évoqués dans le prochain point de l'ordre du jour.

**Monsieur TOULLIER** suppose que le PPRT devra être appliqué même dans le cas d'un transfert du dépôt vers un autre site. En effet, la délocalisation de l'installation prenant des mois, il faudra bien, durant cette période, prendre des mesures pour protéger la population.

**Madame FREBOURG** répond que si la délocalisation du dépôt est le résultat du PPRT, ce dernier intègre la mesure supplémentaire de déplacement du dépôt. En revanche, si la délocalisation du dépôt est plus onéreuse que les mesures foncières obligatoires, elle ne peut être intégrée au PPRT et n'est donc pas finançable de façon tripartite. Cela dit, rien n'interdit que le dépôt déménage en s'appuyant sur d'autres modes de financement. Dans ce cas, le PPRT continuerait à s'appliquer, y compris pour les mesures foncières, jusqu'à la disparition du risque.

**Monsieur HAGNERE** souligne que la présence du dépôt et les périmètres de risques qu'il induit sont déjà pris en compte par les communes qui instruisent les demandes de permis de construire ou d'aménagement en concertation avec les services de la DDTM.

**Madame FREBOURG** assure que les services de l'Etat sont bien conscients des projets d'urbanisme des élus concernés par la zone de risques, et de la nécessité de répondre le plus rapidement possible aux questions qu'ils se posent. C'est pour cette raison qu'ils poursuivent les travaux nécessaires à l'élaboration du PPRT en respectant autant que faire se peut le calendrier. L'estimation foncière prendra plus de temps que prévu parce que le recours direct aux services de France Domaines n'étant finalement pas envisageable, une procédure d'appel d'offres a dû être lancée. L'élaboration du PPRT doit continuer, pour protéger la population. Si des éléments nouveaux apparaissent, ils seront pris en compte à condition d'être connus suffisamment tôt. Dans le cas contraire, il existe des procédures de révision des PPRT. Il n'est pas possible aujourd'hui d'affirmer que le PPRT pourra intégrer les mesures nouvelles proposées par DPC.

**Monsieur BIZET** demande si la révision du PPRT s'appuie sur une procédure équivalente à celle retenue pour sa mise en place.

**Madame FREBOURG** répond par l'affirmative, tout en précisant que le nombre d'acteurs associés peut être plus réduit, notamment lorsque les modifications des risques ne touchent pas toutes les collectivités concernées par le PPRT initial.

**Monsieur LOCARD** demande à l'exploitant s'il est en mesure d'estimer le périmètre concerné par la réduction des risques induite par les mesures qu'il a transmises à la DREAL.

**Monsieur RICHOMME** assure qu'il comprend la sensibilité des communes vis-à-vis du risque industriel. Ce risque fait partie du métier de l'exploitant, qui y consacre une grande partie de ses investissements : tout est mis en œuvre pour que l'accident, qui est l'objet du PPRT, n'ait jamais lieu. DPC pensait pouvoir finaliser son étude de réduction des risques fin octobre. Le retard pris n'est en aucun cas imputable à une quelconque tentative de rétention d'information de la part de DPC. Il est cependant préférable d'attendre que la DREAL ait instruit le dossier pour fournir plus d'indications sur le périmètre impacté.

**Monsieur LOCARD** souligne qu'il ne voudrait pas que l'existence de cette étude donne de faux espoirs aux communes concernées. Le dernier responsable du site de DPC, Monsieur Bastide, avait précisé lors de la réunion d'association du 23 juin 2011 que les zones d'aléas seraient retravaillées, ce qui avait à l'époque suscité l'intérêt des maires des communes concernées. Or, il a tout de même fallu dix-huit mois pour que cette étude parvienne aux services instructeurs de l'Etat. Pour que les mesures préconisées par cette étude soient prises en compte dans le PPRT, il faudrait qu'elles soient validées par la DREAL, puis que les travaux proposés soient réalisés, ce qui prendra encore plusieurs mois et retardera d'autant l'approbation du PPRT par le Préfet. Or il n'est pas certain que ces travaux réduisent les zones de risque de plus de quelques dizaines de mètres. Comme il l'avait déjà souligné avec vigueur lors de la dernière réunion, Monsieur Locard suggère donc de continuer à avancer sur le PPRT en se fondant sur le périmètre actuel.

**Monsieur JACOB** ajoute que les Préfets sont très sensibilisés par l'administration centrale sur le risque pénal qu'ils encourent pour ce qui concerne les dossiers liés aux risques, qu'ils soient naturels ou technologiques. L'instruction du dossier Xynthia montre bien que les mises en examen touchent les élus mais aussi les représentants de l'Etat. Or c'est le Préfet qui prend la responsabilité d'arrêter le PPRT. Par sa signature, il couvre l'ensemble de la procédure en considérant que les mesures qu'il contient sont acceptables pour assurer la protection de la population. L'étude de réduction des risques proposée par DPC sera examinée, mais le Préfet souhaite que les travaux du PPRT soient poursuivis sur le périmètre actuel et respectent le calendrier qui a été arrêté.

## **II.4 - Stratégies possibles et principes réglementaires concernant les projets**

**Monsieur HAGNERE** rappelle que le zonage réglementaire, issu du zonage brut, n'a pas de sens sans le règlement qui lui est associé. Il propose de revenir sur ce zonage en insistant sur ses deux conséquences essentielles : les mesures foncières et la prescription de travaux.

La carte du zonage brut identifie plusieurs zones de risques : plus on s'éloigne de l'établissement à l'origine du risque, moins les risques sont importants. Les mesures de délaissement concernent uniquement les bâtiments situés en zone rouge clair. En revanche, les prescriptions de travaux concernent potentiellement les bâtiments, dans toutes les zones, existant à la date



d'approbation du PPRT.

Les mesures de délaissement prévues dans la zone rouge du zonage brut sont applicables d'office pour les bâtiments d'habitation et les ERP. Elles sont en revanche modulables pour d'autres activités : activités spécifiques sans occupation permanente, inexistantes ici ; activités connexes à la zone, comme celles de LCN par exemple ; activités nécessitant de s'implanter dans une zone portuaire (la question de la zone portuaire est celle de la définition de ses limites et à partir de quels éléments détermine-t-on qu'un bâtiment a besoin d'être implanté en zone portuaire et spécifiquement dans le périmètre du PPRT) ; activités à faible enjeu, notamment humains, puisque le rôle du PPRT est d'abord de protéger les personnes. Les mesures de délaissement seront à privilégier aussi dans le cas où les travaux obligatoires de réduction de la vulnérabilité des bâtiments s'avèreraient trop coûteux : les études foncières et de vulnérabilité, dont les résultats sont attendus pour la fin du premier semestre 2013, permettront d'identifier les bâtiments concernés. Les mesures de délaissement sont prises en charge financièrement de façon tripartite par l'exploitant à l'origine des risques, les collectivités qui perçoivent sa Contribution économique territoriale (CET) et l'Etat.

Les travaux de réduction de la vulnérabilité seront prescrits pour tous les bâtiments de la zone, y compris ceux concernés par les mesures de délaissement. Ces travaux seront obligatoires dans la limite d'un coût correspondant à 10 % de la valeur vénale du bâtiment. Les bâtiments d'habitation pourront bénéficier d'une aide au financement de ces travaux (crédits d'impôt...). En revanche, aucune aide n'est prévue pour les bâtiments d'activité. Pour les bâtiments futurs éventuels, les caractéristiques constructives devront tenir compte des aléas et veiller à ne pas augmenter la vulnérabilité des personnes.

Enfin, le coût des mesures foncières devra être comparé au coût de la délocalisation du dépôt, comme il en a été discuté précédemment.

Si le zonage réglementaire doit respecter le zonage brut en ce sens qu'il ne peut ni réduire les zones de risque ni proposer des règlements plus laxistes, il peut toutefois sévérer sur tout ou partie du périmètre d'exposition aux risques et le règlement qui lui est associé par exemple pour maintenir l'existence de zones tampons vierges de toutes constructions.

Monsieur BRES présente six scénarios possibles de zonage réglementaire à l'aide de cartes. Le premier scénario consiste à conserver le règlement associé au zonage brut : il comporte une zone rouge clair à laquelle sont associées des mesures foncières, et une zone bleu clair concernée par les prescriptions de travaux.

Les cinq propositions suivantes durcissent le premier scénario, ce qui est symbolisé sur les cartes par l'emploi de couleurs plus foncées (de bleu clair à bleu foncé, par exemple). Elles s'appuient toutes sur les limites des seuils d'aléas, et non sur les limites des zones urbanisées. Il appartiendra aux acteurs associés, s'ils le souhaitent, de proposer des limites de zones différentes, qui prennent en compte notamment leurs souhaits d'urbanisation. Le second scénario consiste à passer en rouge foncé l'ensemble de la zone rouge. Le troisième scénario fait passer la zone bleu clair en bleu foncé. Le quatrième scénario fait passer toute la zone rouge en rouge foncé et toute la zone bleue en bleu foncé. Les deux derniers scénarios ajoutent une limite d'aléa dans la zone bleue du zonage brut en différenciant la zone de suppression inférieure à 35 millibars et celle qui lui est supérieure. L'un des deux scénarios propose de passer la zone supérieure à 35 mbars en bleu

foncé, l'autre de durcir l'intégralité du zonage avec une zone rouge foncé, puis une zone rouge clair pour la zone de surpression comprise entre 35 mbars et 50 mbars, et une zone bleu foncé pour la zone de surpression comprise entre 20 et 35 mbars.

**Madame MIALON-BURGAT** suggère de passer toute la zone de risques en rouge foncé. De cette façon, le coût des mesures foncières sera si important que la délocalisation du dépôt de DPC deviendra inévitable.

**Monsieur BRES** rappelle que les mesures foncières ne sont financées de façon tripartite que dans la zone rouge définie par le zonage brut.

**Monsieur JACOB** précise qu'à ce stade, les services de l'Etat ont besoin de connaître les souhaits de zonage des élus pour pouvoir avancer dans le travail d'élaboration du PPRT.

**Madame MIALON-BURGAT** souligne que les élus doivent connaître les règlements associés à chaque zone pour prendre leur décision.

**Madame FREBOURG** répond que les principes réglementaires associés à chaque couleur de zone ont été rappelés à plusieurs reprises. Les services de l'Etat demandent aujourd'hui aux élus de choisir un scénario, de façon à pouvoir travailler sur un règlement qui leur sera ensuite présenté et qui pourra évidemment être rediscuté. Elle insiste que le fait que le choix du zonage réglementaire a une incidence principalement sur le bâti futur. Pour le bâti existant, c'est le zonage brut qui définit les zones de mesures foncières.

**Madame MIALON-BURGAT** estime que demander aux villes de choisir le zonage revient à leur faire porter la responsabilité en cas de problème.

**Madame FREBOURG** répond que c'est au final le Préfet qui porte la responsabilité car c'est lui qui approuve le PPRT.

**Monsieur JACOB** précise que l'Etat demande seulement aux collectivités concernées de donner leur avis.

**Madame MIALON-BURGAT** répond qu'elle ne peut rendre un avis sur un zonage sans connaître le règlement associé à chaque zone.

**Monsieur JACOB** demande quelles sont les conséquences si les acteurs associés décident de passer toute la zone rouge en rouge foncé.

**Monsieur BRES** répond qu'il faut retenir qu'en zone rouge tout est interdit, à quelques exceptions près. En zone bleue, la plupart des activités sont autorisées, mais elles sont assorties de prescriptions.

**Monsieur JACOB** rappelle que ces zonages réglementaires concernent le bâti futur, et non les bâtiments existants.

**Madame MIALON-BURGAT** explique que la stratégie de zonage ne peut être arrêtée sans une concertation préalable entre les élus concernés, qui doivent se mettre d'accord sur un projet commun. Il lui paraît donc difficile de se prononcer aujourd'hui.

**Madame FREBOURG** souligne néanmoins l'importance de disposer très prochainement de l'avis des collectivités complété de l'indication des zones sur lesquelles elles auraient des projets de développement et de la nature desdits projets. Pour avancer, il est aussi nécessaire que PNA et la CCI précisent les contours de la zone portuaire dans le périmètre du PPRT et son assise réglementaire. Un document vient d'être distribué aux acteurs associés qui affine le document présenté aux collectivités le mois dernier. L'avis des acteurs associés sur ce document est aussi nécessaire pour poursuivre efficacement l'élaboration du projet de PPRT.

**Monsieur JACOB** comprend que, pour donner leur avis, les trois communes concernées doivent se concerter, ce qui n'est pas simple au regard de l'importance des projets d'urbanisme prévus dans la zone de risques. Cependant, cet avis doit maintenant être rendu le plus rapidement possible pour que le calendrier du PPRT soit respecté.

**Monsieur BIZET** remercie Monsieur Jacob de son intervention. Il souligne que les cartes présentées lors de la réunion du 12 octobre n'ont été transmises sous forme de fichier informatique aux communes que pendant les vacances de la Toussaint, ce qui a laissé peu de temps aux services techniques pour les examiner. De plus, l'ordre du jour de la présente réunion ne précisant pas que les collectivités devaient donner en séance leur avis sur le zonage à adopter, il a cru que cette réunion visait simplement à présenter aux acteurs associés les éléments évoqués lors de la réunion du 12 octobre.

**Monsieur LOCARD** rappelle que les élus avaient demandé, lors de la précédente réunion d'association de novembre 2011, que les services de l'Etat découpent la zone bleue en deux aires en fonction de l'importance de la suppression. La DREAL a répondu à cette demande en proposant deux scénarios où ces zones sont bien dissociées. Il paraîtrait donc logique que les collectivités se rangent à l'un de ces deux scénarios.

**Madame MIALON-BURGAT** répond que son avis dépendra des règlements associés aux zones. Non seulement tous les scénarios proposés sont plus contraignants que le zonage brut, mais en plus le document qui vient d'être distribué ajoute encore des restrictions.

**Monsieur BRES** répond qu'il attend des élus qu'ils fixent des limites liées aux projets d'urbanisme. Ce n'est que lorsqu'il aura connaissance de ces projets que l'Etat pourra éventuellement attirer l'attention des élus sur le fait que leurs projets mordent ou pas sur une zone d'interdiction. Les élus doivent donc travailler à la fois sur le zonage et sur le règlement : c'est en balayant le règlement et en le croisant avec leurs projets qu'ils pourront identifier des sous-zones ou redéfinir certaines limites de zones.

**Monsieur BIZET** n'a aucune objection à opposer à cette méthodologie. Il rappelle simplement qu'il n'avait pas compris que l'Etat attendait que les collectivités rendent leur avis aujourd'hui. D'ailleurs, le document sur la réglementation qui avait été remis en réunion technique comportait des imprécisions qui auraient nécessité d'être éclaircies.

**Monsieur JACOB** propose qu'une nouvelle réunion technique se tienne pour que ces documents puissent être étudiés de façon à ce que les élus donnent leur avis. Ensuite, une réunion politique pourrait être envisagée pour que ces choix soient validés avant d'être présentés en réunion d'association.

## II.5 – Questions diverses

### Précisions concernant les mesures de délaissement

**Monsieur JACOB** rappelle que Madame Mialon-Burgat s'était interrogée, lors d'une précédente réunion, sur la responsabilité de la commune dans la mise en œuvre des mesures de délaissement prescrites par le PPRT. L'administration centrale a répondu que le Préfet n'a pas la possibilité de contraindre le Conseil municipal à mettre en œuvre les mesures de délaissement prescrites par le Plan. Cependant, en ne donnant pas suite à ces mesures, l'élu prend un risque pénal.

**Madame MIALON-BURGAT** souligne que ce n'était pas elle qui avait posé cette question, mais le responsable de la Communauté d'agglomération.

**Monsieur LAUDRIN** confirme qu'il avait effectivement demandé si la commune était contrainte de mettre en place le droit de délaissement – qu'elle seule peut mettre en œuvre –, à partir du moment où il était prescrit par le PPRT.

**Madame MIALON-BURGAT** souligne que non seulement la commune délibère pour mettre en place le droit de délaissement, mais que c'est aussi elle qui doit négocier avec les propriétaires intéressés par cette mesure alors même que ce n'est pas elle qui les indemnise, puisqu'elle ne perçoit pas la CET. Cette règle lui semble étonnante, car l'élu n'ayant aucun intérêt à froisser ses électeurs, il n'a dans ce cas aucune raison de négocier le prix que le propriétaire demande pour son bien.

**Monsieur LAUDRIN** souligne que ces négociations feront l'objet de conventions car elles posent effectivement quelques problèmes. Par exemple, dans le cas d'un délaissement, la commune devient propriétaire du bien alors même qu'elle ne participe pas à son financement.

**Madame MIALON-BURGAT** estime délicat pour les communes d'aller négocier avec les propriétaires. Elle suppose qu'elles devront faire appel au juge de l'expropriation.

**Monsieur BIZET** demande à Monsieur LAUDRIN de lui confirmer que c'est bien la commune qui devient propriétaire des biens délaissés.

**Monsieur LAUDRIN** le lui confirme.

**Monsieur BRES** ajoute que les estimations foncières lancées par les services de l'État seront validées par les services des Domaines. Les juges de l'expropriation suivant systématiquement l'avis des Domaines, il ne sera peut-être pas utile de faire appel à eux si les propriétaires demandent un prix inférieur à celui fourni par l'étude.

**Madame MIALON-BURGAT** demande si l'étude foncière portera aussi sur les fonds, pour les bâtiments d'activité.

**Monsieur BRES** répond qu'elle intégrera la valeur vénale des biens mais aussi le coût des transferts, pertes d'activité, pertes de clientèle et tout préjudice supporté par l'entreprise qui subi des mesures foncières.

### Plan Particulier d'Intervention (PPI)

**Monsieur JACOB** a constaté avec surprise que les élus ne semblaient pas avoir connaissance de l'existence du PPI, c'est-à-dire des mesures mises en œuvre lorsqu'une catastrophe se produit. Il demande donc à Monsieur Giot, en charge de la protection civile à la Préfecture, de faire un point sur ces mesures.

**Monsieur GIOT** confirme que l'établissement de DPC fait l'objet d'un PPI depuis 2003. Ce plan, révisé une première fois en 2007, est à nouveau en cours de révision. Des réunions avec le SDIS, la DREAL et l'exploitant ont déjà eu lieu pour identifier l'évolution des dangers depuis 2007. D'autres réunions sont prévues en présence des élus locaux pour étudier les formalités de bouclage des voies d'accès et d'acheminement des secours. Les dépôts pétroliers font l'objet de plusieurs plans d'intervention. Le Plan d'Opération Interne (POI) est mis en place par l'exploitant. Il concerne les effets d'un accident dans les limites du dépôt. Celui de DPC intègre un exercice mené avec le SDIS, qui a eu lieu la semaine dernière et s'est bien déroulé. Le PPI est déclenché par le Préfet lorsque les conséquences de l'accident dépassent les limites du dépôt : il s'agit de définir les moyens que l'Etat doit mettre en œuvre pour protéger la population. Enfin, pour prévenir la population, des sirènes sont activées : elles feront l'objet d'essais tous les trois mois, le premier mercredi du mois, comme un courrier l'a récemment rappelé aux maires des communes concernées.

**Monsieur JACOB** demande à quand remonte le dernier exercice grandeur nature du PPI impliquant la population.

**Monsieur GIOT** répond qu'il a eu lieu en 2007. Il ajoute que la révision du PPI sera validée par un nouvel exercice.

### Financement des travaux prescrits par le PPRT

**Monsieur BIZET** demande si le financement des travaux prescrits en zone bleue a évolué.

**Madame FREBOURG** confirme que des modifications ont été présentées à l'Assemblée Nationale courant octobre. Ainsi, le crédit d'impôt accordé aux propriétaires des habitations pourrait passer de 30 à 40 % du montant plafonné des travaux. De plus, en mars 2012, un protocole a été signé au niveau national entre les représentants des instances professionnelles des établissements à risques et les représentants des collectivités concernées par ces risques pour prendre en charge, chacun à hauteur de 25 % (jusqu'à un certain plafond), les travaux demandés aux propriétaires des bâtiments d'habitation. Les travaux recommandés mais non prescrits ne font quant à eux l'objet d'aucune aide.

**Monsieur BIZET** avait compris que le nouveau dispositif prévoyait une participation nouvelle de l'exploitant.

**Madame FREBOURG** répond que cette participation nouvelle concerne non seulement l'exploitant mais aussi les collectivités territoriales qui perçoivent sa CET, puisque chacune de ces deux entités prend en charge 25 % du montant des travaux prescrits selon le protocole sus-évoqué.



Monsieur HAVARD demande si ces aides financières sont comptabilisées dans le calcul réalisé pour comparer le coût des mesures foncières à celui de la délocalisation du dépôt.

Madame FREBOURG répond par la négative car les travaux prescrits ne sont pas considérés comme des mesures foncières.

Monsieur HAVARD juge qu'il serait intéressant d'intégrer le montant des travaux prescrits pour obtenir un calcul juste de ce que le PPRT coûte réellement aux acteurs.

Monsieur JACOB souligne que si ces travaux ne concernent que les fenêtres, leur montant sera sans doute moindre par rapport aux mesures foncières.

Monsieur HAVARD ajoute que le PPRT a un impact moral sur les populations qui n'est pas quantifiable financièrement. Ainsi, certains habitants des Charmettes sont inquiets depuis qu'ils savent qu'ils habitent dans une zone d'aléas.


Madame MIALON-BURGAT ajoute que le PPRT a également un impact sur la valeur des biens des propriétaires de ces zones, impact qui n'est pas pris en compte dans les études mais qui constitue un vrai sujet.

## II.6 - Conclusion

Monsieur JACOB précise que le Préfet recevra, à leur demande, sans doute en janvier, les maires des trois communes qui lui ont écrit. Il rappelle que le Préfet reçoit ces élus périodiquement et que la dernière réunion remonte à mai ou juin. Il remercie les acteurs associés de leur participation à cette réunion.

Fait à Mondeville, le 20 JAN. 2013

Préfecture  
Nathalie MIALON-BURGAT



Nathalie MIALON-BURGAT

## **DPC Mondeville**

**Réunion d'association pour le PPRT  
22 novembre 2012**

### **LISTE DES PARTICIPANTS**

<b>NOM, prénom</b>	<b>Organisme</b>
BERTELOOT Stéphane	DREAL Basse-Normandie
HAGNERE Michel	DDTM 14
BRES Bertrand	DDTM 14
L <sup>TH</sup> LEBOULANGER Thierry	SDIS 14
GUEZENOC Daniel	SPLA CAEN PRESQU'ILE
DEYROLLE Ophélie	SPLA CAEN PRESQU'ILE
LAUDRIN JM	DGEC CAEN LA MER
GINESTE Marie	Syndicat mixte CAEN METROPOLE
MIALON-BURGAT Hélène	Conseil Régional – Mairie de Mondeville
HAVARD B	Conseil Général
TOUZE JL	CAEN METROPOLE
TOULLIER Jacky	CAEN
DUMANCHE Laurent	MONDEVILLE
DANIEL Yann	MONDEVILLE
JOUBEL Catherine	Caen, Direction de l'urbanisme
THOMAS Rodolphe	Conseil Général – Mairie d'Hérouville Saint Clair
BIZET Benoît	Hérouville Saint Clair
DRON Huguette	Hérouville Saint Clair
GIOT Philippe	SIDPC 14

[illegible]



# **ELABORATION DU PPRT** **DE DPC**

(Plan de Prévention des Risques Technologiques)

## **Réunion d'association du 22 novembre 2012**

### **ORDRE DU JOUR**

1. Introduction (Monsieur le secrétaire général de la préfecture du Calvados)
2. Rappel des conclusions de la deuxième réunion d'association et  
avancement des travaux
3. Présentation des résultats de l'étude de la faisabilité de la délocalisation de  
l'établissement DPC
4. Stratégies possible et principes réglementaires concernant les projets
5. Conclusion (Monsieur le secrétaire général de la préfecture du Calvados)

## **ELABORATION DU PPRT de DPC à MONDEVILLE**

**REUNION D'ASSOCIATION DU 21 JUIN 2013**

### **COMPTE-RENDU**

#### **I - PREAMBULE**

Le 21 juin 2013, une réunion d'association pour l'élaboration du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) du dépôt de produits pétroliers de la société Dépôts de Pétrole Côtiers (DPC), situé à Mondeville, s'est tenue à l'Hôtel de Ville de Mondeville.

Le présent compte rendu ainsi que les différents documents présentés seront accessibles depuis le site Internet de la DREAL de Basse-Normandie :

<http://www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr/>

#### **II - REUNION EN SALLE**

##### **II.1 - Introduction**

**Monsieur BOBIN**, Secrétaire Général de la Préfecture du Calvados, rappelle qu'il n'a pris ses fonctions que le 17 juin dernier. Il préside aujourd'hui la quatrième réunion d'association du PPRT de DPC, qui est le seul plan de prévention restant à approuver dans le département.

**Monsieur DUPLESSIS**, Directeur Adjoint et Directeur par intérim de la DREAL Basse-Normandie, demande à chacun des participants de se présenter.

**Madame HOUPIX** est chargée du suivi des PPRT au sein de la Région Basse-Normandie.

**Monsieur le Lieutenant LEBOULANGER** est attaché au service Prévision des risques du SDIS 14.

**Monsieur LAUDRIN** est Directeur Général Adjoint de la Communauté d'Agglomération de Caen-la-Mer.

**Monsieur HUBERT** représente Ports Normands Associés.

**Monsieur DUMANCHE** est Directeur Général des Services de la commune de Mondeville.

**Madame MIALON-BURGAT**, Maire de Mondeville, représente la Région Basse-Normandie.

**Monsieur DANIEL** est Directeur des Services Techniques de Mondeville.

**Monsieur HAVARD** est Conseiller Général de la septième circonscription de Caen, qui comprend Mondeville.

**Monsieur TOULLIER** est Maire-Adjoint de quartier, secteur Centre-Presqu'île, à la Mairie de Caen.

**Madame DEYROLLE** et **Monsieur LAINÉ** sont attachés à la SPLA Caen Presqu'île.

**Monsieur BIZET** est Directeur des Services Techniques de la commune d'Hérouville-Saint-Clair.

**Madame DRON** représente le Service de l'Urbanisme d'Hérouville-Saint-Clair.

**Monsieur LECHARPENTIER** est Directeur de Cabinet du Maire d'Hérouville-Saint-Clair.

**Madame HOLLEY** est Directrice Générale des Services d'Hérouville-Saint-Clair.

**Monsieur BIZET** est Directeur des Services Techniques d'Hérouville-Saint-Clair.

**Monsieur PADIEU** représente la CCI de Caen.

**Monsieur HAUZAY** est Responsable de la Sécurité de Réseaux Ferrés de France pour la Basse-Normandie.

**Monsieur LOCARD**, membre du GRAPE, représente le CLIC de DPC.

**Monsieur L'HONORÉ** dirige l'établissement DPC de Mondeville.

**Madame JOUBEL** est Directrice de l'Urbanisme de la commune de Caen.

**Monsieur TOUZÉ**, Maire-Adjoint de Caen, représente le SCOT de Caen-Métropole.

**Monsieur GIOT** représente le Service Interministériel de Défense et de Protection Civile du Calvados.

**Madame FREBOURG** est responsable de la division des Risques Technologiques Accidentels à la DREAL de Basse-Normandie.

**Monsieur BERTELOOT** est chargé de mission à la Division des Risques Technologiques Accidentels de la DREAL Basse-Normandie.

**Monsieur BRES** représente le service Risques, Urbanisme et Déplacements de la DDTM du Calvados.

**Monsieur HAGNERÉ** est responsable de l'Unité Prévention des Risques de la DDTM du Calvados.

**Monsieur DUPLESSIS** rappelle que la présente réunion s'inscrit dans un calendrier contraint par le souhait des parlementaires et du gouvernement de voir l'ensemble des PPRT approuvés avant la fin de 2014. Cette quatrième réunion d'association du PPRT de DPC, qui fait suite à de nombreuses réunions techniques entre les services de l'Etat et les collectivités concernées, sera centrée sur le projet de règlement. La dernière réunion d'association, qui doit se tenir à l'automne 2013, traitera quant à elle des dispositions relatives aux mesures foncières, dont les études restent à finaliser.

## **II.2 - Rappel de l'état d'avancement des travaux d'élaboration du PPRT**

**Madame FREBOURG** rappelle que la présente réunion vise à recueillir les remarques des acteurs associés sur le projet de règlement du PPRT, qui a été élaboré par les services de l'Etat en tenant compte à la fois des contraintes de sécurité liées à la protection des personnes et des souhaits de développement du territoire.

### **Principe d'élaboration du règlement du PPRT**

**Monsieur BRES** explique que la carte de zonage réglementaire du PPRT s'appuie sur le zonage brut établi à partir des aléas thermiques et de surpression. L'objectif du PPRT étant de ne pas augmenter, voire de réduire la vulnérabilité des personnes présentes dans la zone, le zonage réglementaire ne peut être moins sévère que le zonage brut. Le règlement associé au zonage définit les possibilités de construction par secteur : globalement, les constructions sont interdites en zone rouge et autorisées avec des prescriptions en zone bleue. Les zones rouges sont également concernées par des mesures foncières, qui font actuellement l'objet d'études.

### **Etat d'avancement du PPRT**

**Madame FREBOURG** évoque le calendrier d'élaboration du PPRT. Elle rappelle que cette réunion d'acteurs associés sera suivie d'une dernière rencontre pour traiter des mesures foncières et des questions relatives à une éventuelle réduction de l'aléa. Puis, une réunion publique de concertation se tiendra au quatrième trimestre 2013. Elle précédera la consultation des personnes et organismes associés prévue début 2014. Enfin, l'enquête publique aura lieu au troisième trimestre 2014, en vue d'une approbation du PPRT en fin d'année 2014.

Lors de la troisième réunion d'association, qui s'est tenue fin novembre 2012, les services de l'Etat avaient présenté différentes stratégies de zonage possibles, ainsi que les principes réglementaires susceptibles d'être associés à chaque type de zone. A la suite de cette réunion, les acteurs associés avaient été invités à faire part aux services de l'Etat de leurs remarques et propositions. Des suggestions ont été émises par le GRAPE d'une part et par les collectivités locales concernées d'autre part.

Le GRAPE souhaite que le zonage réglementaire corresponde au zonage brut, sauf pour la zone correspondant aux effets de surpression compris entre 35 et 50 millibars, où le règlement doit être plus sévère. Cet organisme demande aussi que les effectifs des installations classées situées en zone bleu foncé et en zone rouge soient limités. Enfin, il préconise de restreindre les constructions d'habitations en zone bleu foncé.

Les collectivités locales concernées (communes de Mondeville, d'Hérouville-Saint-Clair et de Caen, Communauté d'Agglomération de Caen-la-Mer, SPLA) se sont dites préoccupées par les interdictions et contraintes fortes que le PPRT pourrait imposer pour l'implantation de nouvelles infrastructures de transport et de nouvelles lignes de transport en commun sur la Presqu'île de Caen. Elles ont également exprimé le souhait que le PPRT ne permette pas l'extension du dépôt de DPC. Enfin, elles ont demandé que les prescriptions du plan tiennent compte des projets de développement territorial.

Depuis la réunion d'association de novembre 2012, les services instructeurs de l'Etat ont eux aussi poursuivi les travaux sur le projet de PPRT en rencontrant notamment les services techniques des collectivités concernées jusqu'à début juin. En parallèle l'étude concernant l'évaluation de la valeur foncière des bâtiments situés en zone rouge clair, qui est en cours de finalisation, et celle relative aux estimations de vulnérabilité des bâtiments, dont les conclusions sont attendues pour septembre prochain ont continué leur progression. Enfin, l'étude de réduction des risques remise par l'exploitant a fait l'objet d'une instruction et de demandes de compléments par les services de l'Inspection des Installations Classées. Elle est soumise à l'avis d'un tiers expert. Ses conclusions devraient être disponibles dans le courant de l'été, ce qui permettra à la DREAL de présenter aux acteurs associés, en septembre, l'éventuelle incidence de la réduction des risques sur la cartographie du zonage brut.

Le premier objectif de la réunion d'aujourd'hui est d'aboutir à un projet de zonage réglementaire, sachant que les collectivités souhaitent que celui-ci se rapproche le plus possible du zonage brut. Il s'agira aussi de proposer un projet de rédaction pour les titres I (dispositions générales), II (réglementation des projets) et IV (mesures de protection des populations) du règlement, ainsi qu'un premier projet de cahier de recommandations, qui complète par des mesures facultatives les dispositions obligatoires du règlement.

### **II.3 - Travaux sur le zonage à retenir et sur le règlement correspondant pour ce qui concerne la réglementation des projets et les mesures de protection des populations**

Monsieur HAGNERÉ rappelle que, lors de la réunion de novembre 2012, six scénarios de zonage réglementaire avaient été proposés. Bien que cohérents, ils ne tenaient pas suffisamment compte des enjeux territoriaux des collectivités locales concernées. La cartographie a donc été retravaillée pour intégrer plusieurs sous-zones spécifiques.

La zone grise, qui délimite l'emprise du dépôt de DPC, reste inchangée. La zone rouge, parce qu'elle présente des risques létaux, est une zone de délaissement potentiel qui sera évoqué plus largement en septembre lorsque les études foncières et de vulnérabilité seront finalisées. Il faut toutefois retenir que l'objectif du PPRT est de limiter au maximum la population présente dans ce secteur. La zone bleue, très vaste, a été redécoupée en trois sous-zones qui doivent permettre le développement des projets communaux (à l'exception des ERP difficilement évacuables) tout en



n'augmentant pas sensiblement le nombre de personnes exposées aux risques sur la totalité de la zone. L'accroissement de fréquentation engendré par les projets d'habitat et d'activité prévus en zone b3 a été compensé par des restrictions de développement très fortes en zone b1, et plus modérées en zone b2.

Les réglementations relatives aux projets, propres à chaque zone, constituent le titre II du règlement du PPRT, qui comprend aussi les dispositions générales (titre I), les mesures foncières (titre III), les mesures de protection des populations (titre IV) et les servitudes d'utilité publique (titre V). A ce règlement s'ajoute un cahier de recommandations qui recense les mesures conseillées mais non obligatoires.

### **Titre I : dispositions générales**

**Monsieur DUPLESSIS** demande si les acteurs associés ont des observations à formuler sur le zonage réglementaire proposé, et en particulier sur la division de la zone bleue en trois sous-secteurs.

**Madame MIALON-BURGAT** juge que ce redécoupage tient mieux compte des projets d'urbanisme des collectivités, puisqu'il permet de développer notamment les zones les plus éloignées du dépôt.

**Monsieur HAGNERÉ** souligne que les sous-secteurs de la zone bleue ont été tracés en tenant compte au maximum des souhaits des collectivités, dans la limite des contraintes de sécurité imposées par le PPRT. Les frontières de la zone b3 restent toutefois à confirmer, notamment pour le secteur où elles se rapprochent le plus du dépôt.

**Madame FREBOURG** ajoute que les services de l'Etat ont tenté de prendre en compte à la fois les projets de développement portés par les collectivités et les objectifs sécuritaires rappelés par le GRAPE. C'est pour cette raison que les contraintes de construction se font moins fortes à mesure que l'on s'éloigne du dépôt.

**Monsieur LOCARD** juge qu'il appartient au Préfet de décider de l'opportunité de laisser ou non une partie de la zone b3 déborder sur l'ex-zone bleu foncé, où les effets de surpression sont supérieurs à 35 millibars. L'essentiel reste de ne pas perdre de vue l'objectif du PPRT, qui est de ne pas augmenter la population présente dans la zone de risques.

**Madame FREBOURG** rappelle que les limites des zones seront de toute façon réajustées à la lumière des conclusions de l'étude de l'exploitant visant à réduire l'aléa.

**Madame DEYROLLE** rappelle que la zone b3, permissive, n'est autorisée que parce que la zone b1, restrictive, s'étend sur tout le cœur de la presqu'île géographique. Or demain, cette zone b1 sera nécessairement fréquentée par plus de personnes qu'aujourd'hui. En effet, des projets d'habitat, d'activités, de commerces, de services publics se développeront dans les zones alentour, qu'il faudra bien relier entre elles. Dans le cas contraire, on peut s'interroger sur les possibilités de développement d'un territoire, pourtant central, que l'on ne peut traverser ni du nord au sud, ni d'est en ouest.

Par ailleurs, il faut bien rappeler que les contraintes fixées par le règlement en zone b1 et b2 ne pourront être révisées avant l'éventuel déplacement du dépôt de DPC. Or, le fait qu'il

n'existe pas de projets de développement importants aujourd'hui dans ces zones ne signifie pas qu'ils ne seront pas envisageables dans dix ans.

**Monsieur LAUDRIN** juge que les contraintes liées à la zone b1 remettent en cause le développement du projet Presqu'île. Les collectivités concernées se réuniront durant l'été dans l'objectif de produire un rapport écrit sur le projet de règlement du PPRT, qui comprendra certainement des propositions pour ce secteur.

**Madame DEYROLLE** souligne que la zone b1 fige le développement des deux bassins de l'agglomération (Nouveau Bassin et Bassin de Calix). Or, ceux-ci abritent des activités portuaires et nautiques et accueillent des événements qui ne peuvent être déplacés. Il conviendrait donc de sortir au moins un des deux bassins de la zone b1.

**Madame MIALON-BURGAT** estime difficile pour les collectivités de prendre aujourd'hui position sur le développement des différentes zones de leurs territoires pour les dix ou quinze ans à venir. Les projets ou les impératifs d'aujourd'hui ne sont pas forcément ceux de demain. Par exemple, il est aujourd'hui important que le quartier des Charmettes figure en zone b2 pour permettre à ses habitants de créer des extensions dans leurs maisons, mais il sera peut-être problématique, demain, d'avoir sacrifié à cet effet un autre territoire que l'on ne pourra plus développer.

**Monsieur HAVARD** ne voit pas l'intérêt de se positionner aujourd'hui sur les limites des zones alors que les conséquences de l'étude de l'exploitant, qui seront connues en septembre, risquent de modifier le zonage brut sur lequel se fonde le zonage réglementaire.

**Monsieur LECHARPENTIER** rejoint Monsieur Havard sur ce point.

**Monsieur TOUZÉ** se demande comment continuer à utiliser le canal, alors qu'il se trouve en zone b1 sur au moins la moitié de sa largeur.

**Monsieur HAGNERÉ** rappelle que la zone b1 réglemente les nouveaux projets mais n'interdit pas la poursuite des activités qui existent déjà.

**Madame JOUBEL** demande si le développement des déplacements restera possible sur le cœur de la presqu'île, en zone b1. En effet, ceux-ci vont mécaniquement s'accroître du fait des nouveaux projets urbains qui verront le jour alentour.

**Monsieur DUPLESSIS** rappelle qu'il faut distinguer l'existant des projets. Par exemple, les lignes de transport en commun actuelles ne seront pas supprimées, mais il ne sera peut-être pas possible d'en créer de nouvelles.

**Madame JOUBEL** rappelle que les déplacements ne comprennent pas seulement les lignes de transports en commun, mais aussi les transports sur le canal, par exemple.

**Madame FREBOURG** répond que si les déplacements sur la voie d'eau ne sont a priori pas concernés par les restrictions relatives à la zone b1, les manifestations drainant du public peuvent en revanche être interdites.

**Monsieur TOUZÉ** en conclut que non seulement le Championnat d'inboard ne pourra plus avoir lieu, mais que toutes les activités nautiques seront bannies de l'agglomération.

**Monsieur PADIEU** s'enquiert de l'avenir des activités de croisière basées à Calix.

**Madame FREBOURG** répond que les embarquements et débarquements de personnes en zone grise ou rouge ne semblent pas compatibles avec la protection des personnes.

**Monsieur TOUZÉ** juge irréaliste de supprimer les activités nautiques dans une agglomération qui se situe à quelques kilomètres de la mer, y est reliée par un canal et y fait référence jusque dans son nom.

**Madame MIALON-BURGAT** souligne que les activités nautiques sont situées en zone bleue, et non en zone rouge.

**Monsieur TOUZÉ** répond qu'il a cru comprendre qu'il ne serait plus possible de traverser la zone.

**Madame FREBOURG** précise qu'elle a seulement rappelé que le PPRT avait vocation à ne pas augmenter la vulnérabilité dans la zone de risques. Il est donc important de faire en sorte que le nombre de personnes présentes sur la zone n'augmente pas, ce qui implique que le trafic ne croisse pas de façon significative par rapport à ce qui existe aujourd'hui.

**Monsieur TOUZÉ** en déduit que toute nouvelle compétition sera interdite sur le canal.

**Madame FREBOURG** ne le pense pas. D'une part, le canal n'est pas situé en zone rouge, d'autre part, les lieux d'accueil du public peuvent sans doute être implantés ailleurs que sur le quai de Calix. Amener dans cette zone, en nombre, des personnes qui de surcroît ne sont pas familiarisées avec les risques liés à la présence du dépôt risque de compromettre la mise en œuvre des plans de secours en cas d'accident.

**Monsieur BIZET** juge nécessaire que le règlement définisse beaucoup plus précisément ce qui est permis et ce qui interdit dans chaque zone.

**Madame FREBOURG** explique que les réunions d'association visent précisément à améliorer le règlement. Elle demande si les personnes associées ont d'autres remarques concernant le titre I du règlement.

**Monsieur BIZET** rappelle qu'Hérouville avait demandé une extension de la zone b3 au sud de la commune, extension dont le projet actuel a tenu compte, ce dont il se félicite. Sa seule interrogation porte sur la partie ouest de la zone b2, qui devrait selon lui être intégrée à la zone b3. Un courrier sera adressé à la DREAL à ce sujet.

**Monsieur LOCARD** constate, à la lecture de l'article I.2.3., que les propriétaires qui ne réaliseraient pas les travaux prescrits relatifs à la réduction de la vulnérabilité des bâtiments existants ne seraient pas en infraction. Les sanctions ne semblent concerner que les propriétaires de constructions nouvelles qui feraient bâtir des ouvrages non conformes.

**Madame FREBOURG** répond qu'elle vérifiera ce point.

## **Titre II : réglementation des projets**

### **1. Zone grise**



**Madame FREBOURG** explique que la zone grise abrite l'installation à l'origine du risque. Pour répondre aux vœux des élus souhaitant que le PPRT interdise l'extension de cet établissement, elle rappelle que le plan de prévention n'a pas pour objectif de remplacer ou de compléter la législation sur les installations classées, qui est déjà très sévère pour les établissements de type Seveso Seuil haut, comme le lui a rappelé le Ministère. Le pouvoir d'autoriser ou pas les modifications d'installation demandées par l'exploitant appartient au Préfet.

**Monsieur BIZET** rappelle que, lors d'une réunion qui s'est tenue il y a environ trois semaines en Préfecture, le prédécesseur de Monsieur Bobin s'était engagé à travailler sur la contradiction qui existe entre le fait d'autoriser des extensions d'activités dangereuses en zone grise tout en interdisant tout développement d'activités inoffensives en zone rouge. Ce message risque d'être très mal compris des riverains.

**Madame FREBOURG** répond que l'objectif du PPRT n'est pas d'interdire l'activité industrielle, mais de rendre compatibles des activités de type Seveso seuil haut avec leur environnement.

**Monsieur DANIEL** réplique qu'une extension du dépôt accroîtrait le risque.

**Madame FREBOURG** rappelle que les modifications demandées par l'exploitant ne sont pas toujours acceptées par le Préfet.

**Monsieur DUPLESSIS**, qui était présent à la réunion évoquée par Monsieur Bizet, souligne qu'il est sans doute possible d'inscrire dans le PPRT que les projets de l'exploitant ne doivent pas être de nature à aggraver le risque existant.

**Madame MIALON-BURGAT** juge important que le PPRT précise que les travaux susceptibles d'aggraver le risque ne seront pas autorisés. Elle ne comprend pas pourquoi cela poserait problème, puisqu'il s'agit tout de même de l'objectif premier du Plan.

**Monsieur LAUDRIN** rejoint Madame Mialon-Burgat sur ce point. Il ajoute qu'à partir du moment où le PPRT vise à protéger les populations, il doit interdire tout accroissement du risque à l'origine du plan, même si cet accroissement est lié à des développements d'installation conformes au Code de l'Environnement. En effet, toute augmentation du risque aurait des conséquences sur les limites des zones et sur les contraintes associées, ce qui serait très dommageable.

**Monsieur BOBIN**, bien qu'il comprenne la position du Ministère qui rappelle que le PPRT n'a pas pour objectif d'encadrer l'activité de l'établissement à l'origine du risque, est sensible à la demande des élus qui souhaitent inscrire dans le règlement que le risque ne doit pas être augmenté. Il s'engage à proposer une rédaction qui tienne compte de cette préoccupation tout en ne débordant pas sur les compétences de l'Inspection des Installations Classées. En revanche, il ne comprend pas le lien fait par les élus entre ce problème et celui de l'interdiction de construire en zone rouge.

**Monsieur LAUDRIN** rappelle qu'il avait été proposé, lors de la réunion en Préfecture, de placer la phrase relative au fait de « ne pas aggraver le risque technologique, objet du présent PPRT » à la fin du premier alinéa, ce qui aurait donné une cohérence d'ensemble à toutes les zones.

**Madame FREBOURG** rappelle qu'il convient de prendre garde de ne pas rédiger un PPRT qui limiterait les pouvoirs du Préfet.

**Monsieur BOBIN** est parfaitement conscient de la nécessité de ne pas démunir l'Etat de ses moyens réglementaires. Le projet de rédaction qu'il proposera permettra de répondre aux souhaits des collectivités sans condamner l'avenir.

**Monsieur LECHARPENTIER** souligne qu'il sera difficile de faire comprendre aux populations que l'activité de l'exploitant peut se développer alors que les maires des communes concernées ont expliqué à leurs administrés que l'objectif à moyen terme était le déplacement du dépôt de DPC.

**Monsieur BOBIN** rappelle que le PPRT n'a pas vocation à encadrer l'activité de l'exploitant, qui est régie par d'autres outils réglementaires. Il convient de faire un effort de pédagogie pour l'expliquer aux riverains.

**Madame FREBOURG** ajoute qu'interdire à l'exploitant tout accroissement du risque peut se révéler contre-productif. En effet, une augmentation du risque sur une zone donnée peut s'accompagner d'une diminution d'un autre risque sur une zone plus grande, et donc profiter à la fois à l'exploitant et aux collectivités. Une rédaction trop contraignante pourrait donc priver les acteurs d'une évolution globalement favorable.

**Monsieur LAUDRIN** ne voit pas d'objection à s'en tenir à une formule qui précise que le risque ne doit pas être aggravé.

**Madame MIALON-BURGAT** ajoute qu'interdire l'aggravation du risque ne revient pas à interdire toute extension de l'activité.

**Monsieur LAUDRIN** souligne que conforter l'activité de l'exploitant en l'autorisant à se développer risque de compromettre le déplacement du dépôt, qui est in fine l'objectif des collectivités.

**Monsieur DUPLESSIS** rappelle que le déplacement de l'installation de DPC est un projet politique. Il n'est envisageable dans le cadre du PPRT qu'à la double condition que les mesures foncières soient plus onéreuses que le déplacement du dépôt et que l'exploitant accepte de déménager. Le PPRT suppose le maintien de l'activité de l'exploitant et la possibilité de son développement, couplé à une maîtrise des risques encourus par la population. La phrase que les élus souhaitent ajouter au PPRT ne pourra donc en aucun cas limiter le développement de l'activité de l'exploitant, qui n'est pas du ressort de ce plan.

**Madame DEYROLLE** explique que les petites entreprises actuellement implantées en zone rouge et en zone bleue comprendront difficilement que l'on permette à DPC de se développer alors même que leur propre développement sera très fortement limité par le PPRT.

**Madame MIALON-BURGAT** rejoint les craintes de Madame Deyrolle pour ce qui concerne les entreprises situées en zone rouge.

**Madame DEYROLLE** demande des explications sur l'article I.2.4. du règlement, qui précise que la révision du PPRT peut avoir lieu « *sur la base d'une évolution de la connaissance des risques générés par l'établissement à l'origine du PPRT.* »

**Madame FREBOURG** répond que la connaissance de la toxicité des produits évolue dans le temps. Par exemple, la toxicité de l'ammoniac a été révisée à la hausse il y a quelques années, parce que les experts ont constaté que ce produit était létal à des doses plus faibles que ce qui était jusque-là admis. Les établissements qui utilisaient ce produit ont donc dû revoir leur étude des dangers, ce qui a entraîné une révision des zones d'aléa alors même que les exploitants n'avaient en rien modifié leur activité ou leur installation.

**Monsieur LAINÉ** demande si une révision du même ordre peut être envisagée sur les effets thermiques et de surpression, pour lesquels les modélisations sont très imparfaites car calculées à partir de peu de cas réels.

**Madame FREBOURG** répond qu'il faut l'envisager.

**Monsieur LAINÉ** demande qui réaliserait cette mise à jour des risques et quelles en seraient les conséquences.

**Madame FREBOURG** explique qu'il existe, au sein du Ministère de l'Environnement, une structure chargée de collecter les retours d'expérience des accidents industriels. Un colloque européen a d'ailleurs récemment été organisé sur ce sujet à Strasbourg. Si tous les accidents ne remettent pas systématiquement en cause les modélisations des effets des phénomènes dangereux potentiels, il arrive que ce soit le cas, aussi bien dans un sens d'accroissement que de réduction des distances d'effets. Par exemple, les retours d'expérience ont permis de comprendre que l'emprise des phénomènes de boil-over, qui concernent DPC, étaient plus ou moins importants en fonction des produits mis en œuvre : les zones concernées par ce phénomène ont donc été revues à la baisse dans certains cas. A contrario, la série d'explosions qui a touché le dépôt pétrolier de Buncefield, dans les environs de Londres, a conduit à prendre en compte des phénomènes dangereux qui ne l'étaient pas auparavant.

**Monsieur LAINÉ** se demande si le risque ne peut pas mécaniquement augmenter du fait d'une mauvaise évaluation de la fréquentation du site. Les projets de développement de la Presqu'île, bien qu'ils soient situés hors de la zone du PPRT, risquent en effet d'accroître fortement le flux de personnes qui traversent cette zone.

**Madame FREBOURG** rappelle que le Code de l'Environnement prévoit, pour les établissements classés Seveso Seuil haut, une révision périodique de l'étude des dangers. Celle-ci prend en compte la gravité des effets, qui se fonde en partie sur la fréquentation du site.

## 2. Zone rouge foncé

**Madame FREBOURG** rappelle que la zone rouge foncé, dans laquelle on ne recense aucun bâtiment, est limitée à quelques excroissances situées autour de la zone grise. Les projets de dispositions du règlement pour cette zone ne font pas l'objet d'observations particulières.

## 3. Zone rouge clair

**Monsieur HAGNERÉ** rappelle que la zone rouge clair est un secteur de risque létal où le délaissement devrait être proposé. Aucun projet nouveau n'y est envisageable, à l'exception notamment de ceux concernant les activités de chargement / déchargement et activités connexes

participant au service portuaire, à condition qu'ils n'entraînent pas un accroissement des personnes présentes dans la zone.

**Madame MIALON-BURGAT** souligne que les architectes qui ont travaillé sur le projet de la Presqu'île avaient proposé, dans l'attente du déplacement du dépôt, de créer des espaces paysagers dans la zone rouge, ce qui suppose que la population puisse traverser cette zone ou s'y promener. Elle demande si ce projet est compatible avec le règlement associé à la zone rouge.

**Monsieur HAGNERÉ** répond que s'il est envisageable de végétaliser la zone rouge, ces espaces devront être inaccessibles au public. Il est exclu de créer en zone rouge un parc urbain ou une forêt à usage de promenade, comme les urbanistes retenus pour le projet Presqu'île l'avaient proposé.

**Madame MIALON-BURGAT** retient que non seulement ces espaces ne pourront pas être fréquentés par le public, mais qu'en plus il faudra les clore pour en rendre l'accès impossible.

**Monsieur HAGNERÉ** le confirme.

**Monsieur LAINÉ** pensait que les voiries existantes dans la zone, notamment la piste cyclable, pourraient être maintenues.

**Monsieur HAGNERÉ** confirme que ces voiries peuvent être conservées, voire améliorées à condition que les réaménagements n'entraînent pas une augmentation de leur fréquentation.

**Monsieur HAVARD** a cru comprendre que la piste cyclable du cours Montalivet pouvait être conservée à condition que sa fréquentation n'augmente pas – ce qui est contradictoire avec le message des collectivités sur la réduction des gaz à effet de serre – et qu'elle soit dotée d'une signalétique, sur laquelle il s'interroge.

**Madame FREBOURG** répond que des panneaux doivent informer les usagers de la piste cyclable de l'existence d'un risque et de la conduite à tenir en cas d'alerte.

**Madame MIALON-BURGAT** juge que ces règles sont trop contraignantes pour que les projets de végétalisation ou d'aménagement des voiries soient maintenus.

**Monsieur TOUZÉ** souligne que l'article IV.2. du règlement prévoit que, dans toutes les zones du PPRT, « *les manifestations avec ou sans lien avec les activités présentes sur la zone sont interdites (vide-greniers, concerts, manifestations sportives, festives, commerciales, etc.)* », ce qui revient selon lui à fermer le canal.

**Monsieur LOCARD** objecte qu'il ne s'agit pas d'interdire la circulation sur le canal, mais d'éviter que des spectateurs soient massés dans une zone à risque.

**Monsieur TOUZÉ** répond que cela supprime de nombreuses manifestations organisées sur le canal, comme la Norlanda's Cup ou les courses offshore.

**Monsieur LAINÉ** ajoute que ces interdictions impacteront aussi les sorties du parking du parc de Beauregard.

**Monsieur TOUZÉ** rappelle que la plupart des manifestations concernées par cette interdiction sont d'anciennes traditions qu'il n'est pas envisageable de supprimer.

**Monsieur BOBIN** demande s'il serait envisageable de déplacer le public de ces manifestations en amont ou en aval du canal, hors zone de PPRT.

**Monsieur LAINÉ** répond qu'il n'y a que dans la zone du PPRT que la largeur du canal est suffisante pour accueillir du public.

**Madame FREBOURG** rappelle qu'avant de prendre une décision, les acteurs associés doivent réfléchir à leur responsabilité collective en matière de sécurité des personnes.

**Monsieur TOUZÉ** souligne que les manifestations organisées sur le canal sont ponctuelles.

**Monsieur DUPLESSIS** suggère que soit dressée une liste des manifestations récurrentes actuellement organisées en zone de PPRT.

**Monsieur LECHARPENTIER** se demande si la commune d'Hérouville aurait eu l'autorisation, dans le cadre du règlement du PPRT tel qu'il est envisagé aujourd'hui, de mettre en œuvre le parcours sportif qu'elle a installé en bordure du chemin de halage, en zone b2.

**Monsieur TOUZÉ** juge que non.

**Monsieur PADIEU** demande si les bateaux de croisière sont considérés comme une activité commerciale ou comme une activité portuaire, et donc s'ils seront interdits ou pas à la navigation dans la zone du canal touchée par le PPRT.

**Madame FREBOURG** rappelle que les bateaux de croisière ne se contentent pas de passer sur le canal, mais qu'ils embarquent et débarquent leurs passagers sous le pont de Calix, juste à côté des cuves de DPC.

**Monsieur PADIEU** signale que l'embarcadère des bateaux de croisière est normalement basé sur le Nouveau Bassin, et non sur le bassin de Calix, où il est installé actuellement pour des raisons conjoncturelles.

**Monsieur DUPLESSIS** estime qu'il faudra si nécessaire étudier chaque cas individuellement.

**Monsieur PADIEU** répond que les lieux possibles pour installer un embarcadère sont de toute façon très limités en raison des contraintes techniques qui doivent être respectées (tirant d'eau, tirant d'air, notamment).

**Monsieur BOBIN** explique qu'en faisant preuve de bon sens, on parvient généralement à trouver des compromis pour préserver à la fois les activités économiques et la sécurité des populations. L'Etat n'a pas de position idéologique sur le sujet, mais la solution ne réside jamais ni dans une interdiction totale, ni dans un laxisme absolu. Il faut réfléchir à des solutions mesurées, en fonction des spécificités des activités et des manifestations qui posent problème.

**Monsieur TOUZÉ** rappelle que les manifestations qui se tiennent sur le canal sont ponctuelles, et ne durent que de deux à sept jours.

**Monsieur LOCARD** réplique que rien ne permet d'affirmer qu'un accident technologique n'aura pas lieu précisément à ce moment-là.

**Madame MIALON-BURGAT** rappelle qu'il appartiendra aux communes d'autoriser ou pas la tenue des événements et manifestations. De ce fait, elle insiste pour que soient fournis aux communes des textes précis qui leur permettent de prendre des décisions étayées. Dire que les manifestations ne doivent pas entraîner « *d'augmentation significative* » de la population dans la zone du PPRT est beaucoup trop vague. Il faut des chiffres précis.

**Monsieur BOBIN** tient à rassurer les responsables des communes sur le fait qu'ils ne seront pas livrés à eux-mêmes et qu'ils pourront s'appuyer sur l'avis du SDIS, de la Sécurité civile et des services de l'Etat.

**Monsieur le Lieutenant LEBOULANGER** rappelle qu'il existe des plans de sécurité spécifiques pour toutes les manifestations qui drainent un public important. Il suggère d'ajouter à ces plans de sécurité un alinéa qui précise les dispositions spécifiques qui doivent être prises pour les manifestations qui ont lieu dans la zone du PPRT en cas d'alerte. Cela permettrait de maintenir ces manifestations tout en prenant en compte les spécificités liées à la sécurité des personnes dans cette zone.

**Monsieur LAINÉ** avertit que les organisateurs annuleront leurs manifestations si les contraintes sont trop fortes.

**Monsieur le Lieutenant LEBOULANGER** répond qu'il essaie justement de trouver une solution pour éviter la suppression des manifestations.

**Monsieur BOBIN** s'enquiert du délai existant entre le déclenchement de l'alerte et l'occurrence du sinistre.

**Monsieur le Lieutenant LEBOULANGER** répond qu'il est nul. L'explosion d'une phase gazeuse est immédiate.

**Madame FREBOURG** précise qu'aucun des phénomènes dangereux retenus dans le cadre de l'étude de DPC n'a été considéré comme suffisamment lent pour permettre la mise à l'abri des personnes sur zone au moment de l'accident.

**Madame DEYROLLE** a noté que l'article II.3.2. du règlement autorise, au niveau des projets nouveaux, les « *infrastructures de desserte de la zone sous réserve qu'elles soient compatibles avec les dispositions du Plan Particulier d'Intervention de l'établissement à l'origine du risque, objet du présent PPRT.* » Elle demande qu'on lui explique ce point et qu'on lui donne des exemples d'infrastructures autorisées.

**Monsieur HAGNERÉ** répond qu'il ne s'agit aucunement d'autoriser des infrastructures de transit qui permettront de traverser totalement la Presqu'île, comme celles prévues dans le projet SPLA.



**Madame DEYROLLE** réplique que le projet SPLA ne prévoit pas des infrastructures de transit, mais de desserte des zones d'habitat et d'activités.

**Madame FREBOURG** précise que le terme « *voie de desserte* » est explicité dans le glossaire annexé au projet de règlement.

**Monsieur LAUDRIN** souligne que le texte de l'article II.3.2. fait référence à un Plan Particulier d'Intervention dont les acteurs associés ne connaissent pas les contraintes.

**Madame FREBOURG** explique que la mise en place d'une infrastructure de desserte n'est possible qu'après consultation des services de la Préfecture en charge de la sécurité civile, de façon à s'assurer que cette infrastructure est compatible avec le PPI.

**Monsieur LAUDRIN** demande si le PPI est consultable.

**Madame FREBOURG** répond par l'affirmative. Elle explique que le PPI a fait l'objet de mesures de publicité avant d'être entériné.

**Monsieur GIOT** précise que le PPI est actuellement en cours de révision, mais qu'il est néanmoins consultable. Le site internet de la Préfecture ayant fait l'objet d'un réaménagement, le PPI n'est peut-être plus accessible en ligne, mais il est toujours possible de se le procurer auprès des services de la Préfecture.

**Madame DEYROLLE** remarque que, si l'on tient compte du règlement du PPRT, il est possible d'envisager que des infrastructures de transport desservent d'un côté la zone d'Hérouville, de l'autre la zone de Mondeville, mais pas qu'elles puissent se rejoindre en passant par le centre de la Presqu'île.

**Madame FREBOURG** précise que, si une voie de desserte existante passant en zone rouge nécessite des travaux, il sera possible d'en profiter pour revoir légèrement son tracé et en faire une nouvelle infrastructure plus adaptée au développement des zones alentour. En revanche, il est exclu d'autoriser la construction d'une infrastructure traversante dédiée à la circulation.

**Monsieur BIZET** en conclut que le projet de SPLA, qui intègre très logiquement le développement d'infrastructures de transport permettant de relier les deux parties de la Presqu'île, est condamné par le PPRT.

**Madame FREBOURG** répond que les deux parties de la Presqu'île peuvent être reliées, mais pas par une infrastructure qui traverse la zone rouge.

**Monsieur BIZET** demande s'il serait possible d'envisager la construction d'une infrastructure traversante en zone rouge en la dotant de mesures de sécurité spécifiques, comme par exemple un système de fermeture automatique de la voie en cas d'alerte. Le projet SPLA ayant impérativement besoin d'une voie de transit, il convient de s'enquérir des conditions qui permettent de la réaliser, plutôt que d'en rester à une interdiction stricte.

**Monsieur HAGNERÉ** souligne qu'il est très difficile d'envisager une voie de transit en zone rouge. En effet, les phénomènes dangereux sont trop rapides pour permettre l'évacuation des personnes. Il faudrait donc envisager des mesures de protection continue de la voie, de type tunnels par exemple, qui renchériraient très fortement le projet.

**Monsieur HAVARD** remarque que ces interdictions lui semblent contradictoires avec les conclusions de l'étude qui avait démontré que le viaduc de Calix, sur lequel passe le périphérique, n'était pas impacté par les phénomènes dangereux.

**Madame FREBOURG** précise que l'étude avait seulement conclu que les phénomènes dangereux ne porteraient pas atteinte au viaduc au point d'aggraver les effets de ces phénomènes pour les personnes passant sur l'ouvrage. Cela signifie que le viaduc ne s'effondrera pas, mais pas que les personnes qui se trouvent dessus ne seront pas impactées.

**Monsieur HAVARD** demande si les personnes qui circulent en voiture sur le viaduc au moment de l'accident risquent d'être atteints par des effets létaux.

**Madame FREBOURG** le confirme.

**Monsieur LOCARD** suppose qu'il faudra prévoir, en amont du viaduc, des panneaux lumineux susceptibles de dévier la circulation en cas d'alerte.

**Madame FREBOURG** répond qu'étant donné la nature et le volume des flux circulant sur le viaduc, un traitement spécifique bien en amont de l'ouvrage sera nécessaire pour permettre de faire s'arrêter les camions dans une zone où ils pourront stationner.

**Monsieur BOBIN** doit quitter la réunion. Il précise qu'il visitera le dépôt de DPC dans les prochaines semaines, et qu'il prendra contact avec les collectivités locales concernées par le PPRT pour que lui soient présentés les projets d'aménagement de chacun, de façon à pouvoir trouver un point d'équilibre entre les impératifs de sécurité et les nécessités d'aménagement du territoire.

**Monsieur DUPLESSIS** a bien noté que la question de la voie de transit reliant les deux pôles de la Presqu'île était cruciale, et il tentera de proposer une solution.

**Monsieur LOCARD** demande si les treize logements recensés en zone rouge clair feront l'objet d'une procédure de délaissement.

**Monsieur HAGNERÉ** le confirme.

**Madame MIALON-BURGAT** rappelle qu'elle avait fait remarquer, lors d'une précédente réunion, les difficultés inhérentes au fait que l'entité qui finance la mesure de délaissement n'est pas la même que celle qui négocie les biens avec les propriétaires.

**Madame FREBOURG** répond que les services de l'Etat ayant bien noté cette difficulté ont pris contact avec l'EPFN (Etablissement Public Foncier de Normandie), qui pourrait peut-être jouer le rôle d'intermédiaire. Cette structure collecterait les contributions financières, se substituerait aux collectivités en tant qu'interlocuteur des propriétaires, et restituerait les terrains aux communes une fois la transaction finalisée.

**Madame MIALON-BURGAT** en déduit que le patrimoine délaissé par son propriétaire entre dans le patrimoine communal.

**Madame FREBOURG** le confirme.

**Madame MIALON-BURGAT** demande à qui incombe la démolition du bien.

**Madame FREBOURG** répond que cette question n'est pas tranchée, et qu'elle fait actuellement l'objet d'un débat au Parlement.

**Monsieur LAUDRIN** signale qu'il peut être interdit de démolir certains bâtiments délaissés, notamment s'ils font écran en en protégeant d'autres qui sont toujours occupés.

**Madame FREBOURG** précise que cette disposition ne s'applique que dans des cas bien particuliers, notamment pour des ensembles immobiliers. Par exemple, si un propriétaire détient plusieurs bâtiments, et que la démolition de l'un d'entre eux entraîne une augmentation de la vulnérabilité des autres, le bâtiment devra être conservé sauf à engager des travaux suffisants de réduction de la vulnérabilité sur les autres.

**Monsieur LOCARD** note que, dans le titre III, il est précisé que « la zone rouge "R" du présent PPRT a été définie comme devant faire l'objet d'un droit de délaissement. » Or, il faudrait aussi y englober la zone rouge "r".

**Madame FREBOURG** en convient. Cette partie sera rectifiée pour la réunion de septembre, qui traitera des mesures foncières.

#### **4. Zone bleue b1**

**Monsieur HAGNERÉ** rappelle que peu de nouvelles constructions non liées aux activités existantes sont autorisées en zone b1. Les bâtiments existants peuvent être maintenus à condition de faire l'objet de travaux qui réduisent leur vulnérabilité aux risques. En termes d'activités, sont notamment autorisées les activités portuaires.

**Monsieur HUBERT** demande si la croisière est considérée comme une activité portuaire.

**Monsieur HAGNERÉ** explique que l'accueil des passagers des bateaux de croisière sera réexaminé.

**Madame HOUeix** demande si les entreprises de la zone b1 pourront envisager des extensions de leurs bâtiments.

**Monsieur HAGNERÉ** répond qu'a priori l'extension d'activités dans cette zone est permise sous conditions, notamment celle de ne pas constituer un établissement recevant du public difficilement évacuable.

**Madame HOUeix** avait cru comprendre que des extensions étaient possibles à partir du moment où cela n'entraînait pas l'embauche de personnel supplémentaire.

**Monsieur HAGNERÉ** répond que c'est exact mais pas seulement celles-là.

**Monsieur BIZET** demande si la mutation d'une activité existante non nautique vers une autre activité non nautique est autorisée.

**Monsieur HAGNERÉ** répond que les changements de destination sont autorisés à condition que les nouvelles activités drainent moins de personnes sur le site que les anciennes.

**Monsieur BIZET** s'étonne que l'on puisse créer une activité sans rapport avec le nautisme dans cette zone.

**Monsieur HAGNERÉ** confirme qu'il s'agit principalement d'activités portuaires.

**Madame DEYROLLE** demande si, à effectifs constants, une activité nautique qui accueille aujourd'hui des petits bateaux pourrait demain envisager d'agrandir ses hangars pour accueillir de plus gros bateaux.

**Monsieur HAGNERÉ** répond qu'une activité portuaire peut se développer en zone b1 sans limite de volume, voire en augmentant son personnel. Ces activités dérogent à la réglementation générale parce que, de par leur nature, elles ne peuvent être déplacées à distance du canal.

**Monsieur HAVARD** demande dans quelle mesure les aménagements paysagers sont possibles en zone b1.

**Monsieur HAGNERÉ** répond que ces aménagements sont à envisager comme des traitements de surface.

**Madame DEYROLLE** demande s'il serait possible d'aménager les bordures des quais du Nouveau Bassin pour en faire une promenade paysagée.

**Monsieur HAGNERÉ** répond par l'affirmative.

**Monsieur BIZET** s'étonne que cet aménagement soit autorisé, puisqu'il est susceptible d'attirer du public supplémentaire sur la zone.

**Monsieur HAGNERÉ** répond que tout aménagement susceptible d'accroître la fréquentation de la zone devrait être proscrit.

**Madame MIALON-BURGAT** juge grotesque de n'autoriser que les aménagements urbains paysagers qui n'attireront personne. Les collectivités qui financent ce genre de travaux le font précisément dans l'idée d'y attirer du public. Si l'on autorise ce type d'aménagement, il faut accepter le fait qu'il accroîtra nécessairement la fréquentation de la zone.

**Madame FREBOURG** rappelle que les nouvelles constructions autorisées dans cette zone le sont sous conditions. Ainsi, les éventuels hangars évoqués précédemment devront être conçus de façon à protéger les personnes qui s'y abritent des effets thermiques et de surpression générés en cas d'accident.

**Monsieur DUPLESSIS** revient sur la question de Madame Mialon-Burgat concernant les aménagements paysagers et reconnaît que l'équilibre à trouver entre autorisation de nouveaux aménagements et impératif de protection des populations est complexe et nécessite réflexion.

**Monsieur LOCARD** rappelle que l'article II.4.1.2. prévoit ce cas. Il précise que « pour les activités sans fréquentation permanente, des dispositions permettant aux personnes présentes ponctuellement de se protéger face aux risques encourus doivent être prévues par les responsables de ces activités (définition des comportements à tenir, mise à disposition d'équipements de première intervention, information de l'établissement à l'origine du risque afin que celui-ci prenne

*les mesures appropriées par exemple). »*

**Monsieur HAGNERÉ** précise que les activités sans fréquentation permanente désignent plutôt les activités liées aux réseaux (eau, électricité, communication). Il est nécessaire que les personnes qui viennent ponctuellement travailler sur ces réseaux aient connaissance du risque et des moyens de se protéger en cas d'alerte.

**Monsieur LOCARD** en conclut que la promenade n'est pas considérée comme une activité.

**Monsieur HAGNERÉ** le lui confirme.

**Monsieur LOCARD** juge que, dans ce cas, l'article II.4.2. manque de clarté.

**Madame FREBOURG** rappelle que le projet de règlement n'est qu'un document de travail, non définitif, et que les réunions d'acteurs associés doivent précisément servir à l'amender ou à le préciser. L'observation concernant l'activité de promenade sera prise en compte.

**Monsieur LAUDRIN** souligne qu'il est important d'être précis dans la formulation du règlement, d'autant que seules les activités qui y sont listées sont autorisées. Il est par exemple important de savoir si une manifestation ponctuelle est considérée comme une activité sans fréquentation permanente.

**Monsieur HAGNERÉ** répond que l'expression «*activité sans fréquentation permanente*» est définie dans le glossaire qui accompagne le projet de règlement. Elle renvoie à la notion de projets de construction ou d'aménagement de l'existant, alors que la question du nombre de personnes présentes sur le site, qu'elles y soient pour assister à une manifestation ou pour se promener, renvoie au chapitre sur les usages.

**Monsieur PADIEU** souhaite savoir si une entreprise nautique de la zone b1 qui emploie aujourd'hui dix salariés pourra embaucher du personnel supplémentaire si son activité l'exige.

**Monsieur HAGNERÉ** rappelle que les activités nautiques dérogent à la règle générale parce qu'elles ont besoin du canal pour exister. Elles peuvent donc s'implanter ou se développer.

**Monsieur PADIEU** demande si l'entreprise qu'il évoque pourra demain ajouter des extensions à son bâtiment.

**Monsieur HAGNERÉ** répond par l'affirmative, à condition que ces extensions puissent résister aux aléas thermiques et de surpression en cas d'accident.

**Monsieur PADIEU** fait remarquer que le surcoût sera alors trop important pour que le projet d'extension demeure rentable.

**Madame DEYROLLE** souhaite savoir si les jardins filtrants de la station d'épuration située en zone b1 pourraient être ouverts au public, sachant qu'ils l'ont déjà été.

**Monsieur LAUDRIN** ajoute que la station d'épuration est visitée par des écoles.

**Monsieur BRES** précise qu'il n'est pas possible d'envisager une fréquentation libre de cet espace par le public, qui n'est pas aujourd'hui considéré comme un ERP. En revanche, les visites guidées pourraient être autorisées sous conditions.

**Monsieur PADIEU** ajoute que des visites guidées sont également organisées sur le port.

**Madame DEYROLLE** s'inquiète que les jardins de la station d'épuration ne puissent pas être rouverts au public.

**Monsieur HAGNERÉ** précise que cette question doit être examinée plus attentivement, et qu'il ne sera possible de donner une réponse que lorsque la nature de cet endroit aura été identifiée.

**Monsieur BRES** ajoute que les ERP situés en zone bleue ont simplement l'obligation d'informer leurs visiteurs des dangers encourus.

**Madame FREBOURG** s'informe de la fréquence des visites de la station d'épuration.

**Madame DEYROLLE** répond que l'on en compte au moins une par semaine.

**Monsieur HAGNERÉ** rappelle qu'en cas d'autorisation des visites, les personnes ne pourront pas être protégées car le parcours se situe au moins pour partie en plein air.

**Monsieur HAVARD et Madame MIALON-BURGAT** se demandent s'il faudra fermer le pont pour vélos et piétons, très utilisé, qui se situe en zone rouge et aboutit juste devant la station d'épuration.

**Monsieur HAGNERÉ** répond qu'il n'est pas question d'interdire l'usage des infrastructures existantes, à condition que le public soit informé des risques qu'il encourt.

**Monsieur LAUDRIN** rappelle que la station d'épuration comporte aussi un parking, situé en zone bleue.

**Monsieur HAGNERÉ** répète que ce qui existe n'aura pas forcément à être remis en cause.

## **5. Zone bleue b2**

**Monsieur HAGNERÉ** explique que les zones b2, que l'on retrouve de chaque côté du canal, sont des secteurs mixtes d'habitat et de commerces. Les extensions modérées des bâtiments sont autorisées, à condition qu'elles n'excèdent pas 20 % de la surface existante, sachant qu'il existe un seuil maximum de 150 m<sup>2</sup> pour les grandes structures et un seuil minimum de 20m<sup>2</sup> pour les maisons.

**Madame MIALON-BURGAT** se félicite que ce seuil minimum de 20m<sup>2</sup> permette aux habitants des Charmettes qui disposent de petits logements de construire des extensions représentant plus de 20 % de leur surface de plancher.

**Monsieur LOCARD** remarque une probable erreur de rédaction dans l'article II.5.2.1.1.2. Il faut ajouter le terme « nouveaux » après « projets » dans la phrase « les surfaces de plancher



*admises ci-dessus ne sont pas cumulatives avec celles autorisées pour les projets sur les biens et activités existants. »*

**Monsieur HAGNERÉ** explique que les nouvelles constructions ne sont pas autorisées dans cette zone. Ne sont permises que les extensions ou les annexes de constructions existantes sous conditions.

**Monsieur LOCARD** souligne que la même phrase se retrouve dans l'article concernant les projets nouveaux et dans celui concernant les biens existants, ce qui lui semble être une erreur.

**Monsieur BRES** répond que l'idée est d'interdire les extensions sur les projets nouveaux.

**Monsieur HAGNERÉ** explique que si un bâtiment mesure 100 m<sup>2</sup> à la date d'approbation du PPRT, il ne pourra s'agrandir que de 20 %, c'est-à-dire de 20 m<sup>2</sup>, en une ou plusieurs fois. Toute extension ultérieure au-delà de cette limite sera proscrite.

**Monsieur LOCARD** souligne qu'il faudrait que les termes rédactionnels employés dans le projet de règlement soient plus précis, pour que cette idée soit bien comprise. Il suggère de parler « d'extension unique » à partir de la date d'approbation du PPRT, par exemple.

**Monsieur BIZET** remarque que cette règle nécessite que les services communaux puissent garder en mémoire, à partir de noms de propriétaires qui peuvent varier dans le temps, les autorisations d'extension déjà délivrées pour chaque bien.

**Madame MIALON-BURGAT** ajoute que cette règle devra figurer dans les actes de vente des bâtiments, de façon à ce qu'une personne qui envisage d'acheter un bien en pensant y ajouter une extension soit informée qu'elle n'en aura peut-être pas le droit.

**Monsieur HAVARD** demande s'il est possible de réaliser plusieurs extensions à condition de respecter le seuil des 20 % par rapport à la surface initiale.

**Monsieur HAGNERÉ** répond par l'affirmative. Par exemple, le propriétaire d'un bâtiment de 100 m<sup>2</sup> peut réaliser deux extensions de 10 m<sup>2</sup>, en une fois ou sur plusieurs années.

**Monsieur LOCARD** juge que cette information assez complexe devra pouvoir être fournie par le notaire aux acheteurs potentiels d'un bien.

**Madame MIALON-BURGAT** ajoute que l'acte de vente devra indiquer si les extensions sont encore possibles et, dans l'affirmative, la surface maximale qu'elles peuvent couvrir.

**Monsieur HAGNERÉ** admet que la gestion de cette règle est complexe, mais qu'elle était nécessaire pour éviter que les riverains construisent des extensions illimitées en contradiction avec le règlement de la zone.

**Monsieur LOCARD** souligne que cette prescription doit faire l'objet d'une rédaction précise, qui signale que l'extension autorisée à partir de la date d'approbation du PPRT est de 20 %, et que ce seuil ne devra pas être dépassé durant toute la durée de vie de la construction, même en cas de changement de propriétaire.

Par ailleurs, il s'étonne de lire, dans le projet de règlement de la zone b2 que « la surface de plancher des projets nouveaux directement liés aux installations classées pour la protection de l'environnement n'est pas réglementée. » Ceci suppose que les effectifs de ces installations ne sont pas limités, ce qui est contradictoire avec l'objectif de ne pas accroître la fréquentation de la zone.

**Monsieur HAGNERÉ** explique que les règles propres aux installations classées ne relèvent pas du PPRT, mais du Code de l'Environnement, qui les soumet à un processus de déclaration et d'autorisation très contraignant.

**Monsieur LOCARD** souligne que le PPRT devrait tout de même limiter les effectifs de ces installations du fait même qu'elles se trouvent dans une zone dangereuse. Beaucoup d'entreprises peuvent être considérées comme des installations classées alors qu'elles ne sont pas dangereuses, et qu'elles ne se verront donc pas soumises à un cahier des charges très lourd. Une menuiserie, par exemple, parce qu'elle consomme beaucoup de courant, est une installation classée.

**Monsieur DUPLESSIS** répond qu'il est peut-être possible de rédiger un chapeau général sur les limitations d'effectifs dans la zone.

**Madame FREBOURG** demande à Monsieur Locard la limite qu'il propose en termes d'effectifs pour ces installations.

**Monsieur LOCARD** ne peut se prononcer précisément sur ce point. L'objectif est que les effectifs n'augmentent pas inconsidérément.

**Monsieur LAINÉ** craint que cette initiative n'empêche le développement des activités nautiques, dont certaines sont susceptibles d'être considérées comme des installations classées en cas de croissance.

**Monsieur LOCARD** répond qu'il faut garder à l'esprit qu'un accroissement des personnels employés sur zone augmente le risque.

**Monsieur LAINÉ** comprend ce point de vue mais juge important de conserver les dérogations existantes pour les activités portuaires et nautiques.

**Madame FREBOURG** explique que si le règlement prévoit spécifiquement une limitation d'effectifs dans la zone, elle s'appliquera nécessairement à toutes les entreprises.

**Monsieur DUPLESSIS** rappelle que le fait que l'on autorise les projets sans réelles restrictions en b3 oblige à les limiter plus sévèrement en b1 et b2.

## **6. Zone bleue b3**

**Monsieur HAGNERÉ** rappelle que la zone b3 permet la réalisation de projets urbains, qu'il s'agisse d'habitat ou de commerces, avec une limite de 300 m<sup>2</sup> pour ces derniers de façon à éviter l'implantation de centres commerciaux de grande capacité dans un secteur à risque. La limite de la zone concernant Mandeville reste à valider, notamment pour la partie la plus proche de la zone rouge. Il est possible que la limite retenue soit plus en retrait, peut-être à la frontière entre les anciennes zones bleu clair et bleu foncé.

**Madame DEYROLLE** demande des précisions sur l'éventuelle réduction de la zone b3 située sur Mondeville.

**Monsieur HAGNERÉ** explique que la zone b3 s'approche très près de la zone rouge parce qu'il a été décidé de suivre l'infrastructure routière pour en tracer la frontière. Si l'on se fonde sur les risques réels, il serait plus logique de poser comme limite la ligne correspondant à une surpression de 35 millibars.

**Monsieur LOCARD** demande si les logements de la zone b3 sont soumis à des prescriptions.

**Monsieur HAGNERÉ** rappelle que, dans cette zone, il n'existe pas de risque légal direct. Les bâtiments doivent toutefois être conçus pour résister aux effets de surpression, la non-résistance des constructions constituant le seul risque pour les populations.

**Madame DEYROLLE** demande pourquoi la zone b3 d'Hérouville n'est pas plus étendue à l'ouest.

**Monsieur HAGNERÉ** explique que la zone b3 ne pouvant s'étendre indéfiniment, il a fallu poser une limite. Celle-ci a été discutée avec les services de la commune. La zone la plus à l'ouest a été exclue parce qu'elle abrite des constructions neuves.

**Madame DRON** rappelle qu'il existe tout de même dans cette zone un projet de transformation d'un bâtiment existant en logements.

**Monsieur HAGNERÉ** répond qu'il faudrait lui communiquer le périmètre exact de ce projet pour qu'il soit pris en compte.

**Monsieur DUPLESSIS** suggère de passer à l'examen du cahier de recommandations.

#### Cahier de recommandations

**Madame FREBOURG** rappelle qu'en plus du règlement du PPRT qui rassemble les dispositions obligatoires, un cahier de recommandations liste des mesures conseillées mais facultatives. Ces mesures concernent d'abord les travaux de réduction de la vulnérabilité des bâtiments, puisque les travaux obligatoires ne peuvent excéder 10 % de la valeur vénale du bien. Dans l'hypothèse où les travaux obligatoires ne suffiraient pas à protéger efficacement les personnes, le PPRT n'a pas d'autre choix que de conseiller des travaux complémentaires, sans toutefois pouvoir les imposer aux propriétaires qui ne recevront aucune aide publique pour les mener à bien.

**Madame DEYROLLE** demande si les propriétaires qui ne réaliseraient pas ces travaux complémentaires auraient une responsabilité pénale en cas d'accident.

**Madame FREBOURG** répond par la négative, ces travaux n'étant pas obligatoires.

**Madame DEYROLLE** demande si le coût des travaux obligatoires de renforcement des bâtiments est pris en compte, à l'instar des mesures foncières, dans le calcul du coût global du PPRT à comparer au coût du déplacement du dépôt de DPC.

**Madame FREBOURG** rappelle que les pouvoirs publics n'ont pas les moyens d'obliger l'exploitant à déménager s'il ne le souhaite pas. Elle ajoute que, le cas échéant, ce déménagement ne peut être envisagé dans le cadre du PPRT que si les mesures foncières évitées par ce déplacement sont plus onéreuses que le déménagement du dépôt. Le coût de ces mesures foncières comprend la valeur de rachat du bâtiment et l'indemnité d'éviction, mais pas les travaux obligatoires. En effet, la volonté du législateur est que les propriétaires dont les biens sont situés en zone de délaissement cèdent leurs biens. C'est parce qu'ils peuvent refuser que la loi a prévu l'obligation de réaliser des travaux à hauteur de 10 % de la valeur vénale du bien. On ne peut donc pas agréger les coûts du délaissement et des travaux, puisque les premiers excluent a priori les autres.

**Madame DEYROLLE** comprend la démonstration de Madame Frebourg pour ce qui concerne la zone rouge, mais elle rappelle que les bâtiments de la zone bleue sont également concernés par des travaux de réduction de la vulnérabilité, travaux auxquels les propriétaires ne peuvent se soustraire. Elle juge illogique que le montant de ces travaux ne soit pas pris en compte dans le coût global du PPRT.

**Madame FREBOURG** rappelle que ces dépenses ne sont pas des mesures foncières et sont en fait limitées pour les propriétaires d'habitation car de plus en plus prises en charge par l'Etat, par le biais d'un crédit d'impôt et par l'exploitant et les collectivités concernées du fait du protocole de financement signé en mars 2012.

**Madame DEYROLLE** réplique que, quel que soit celui qui le prend en charge, ce coût est réel.

**Monsieur DUPLESSIS** suggère de revenir à ce débat important en septembre, au moment de l'examen des mesures foncières.

**Madame FREBOURG** reprend l'examen du cahier de recommandations. Le titre III concerne l'usage des espaces. Il comprend des recommandations sur les embarquements et débarquements de personnes, les activités sans fréquentation permanente, la circulation routière et les déplacements. Il est par exemple conseillé de supprimer la circulation de transit dans les zones rouges, ce qui est souhaitable mais que le règlement ne peut pas prescrire. Il est également suggéré de mettre en place des moyens d'information sur le risque pour les usagers des zones b1, b2 et b3, et par les gestionnaires des infrastructures de transport. Le cahier recommande aussi des mesures organisationnelles pour faire face en cas d'alerte, ainsi que des exercices de simulation dans les ERP. Ce cahier de recommandations peut évidemment être modifié en fonction de l'évolution du projet de règlement.

**Monsieur PADIEU** demande si le propriétaire d'un bien d'activité loué qui ne pourrait protéger correctement ses locataires sauf à entreprendre des travaux excédant largement les 10 % prescrits par le PPRT peut se voir proposer des mesures compensatoires permettant par exemple de reloger l'activité dans un autre lieu.

**Madame FREBOURG** répond par la négative pour les biens situés en zone bleue. Cela dit, le législateur pourrait reconsidérer le plafond de 10 % pour les bâtiments d'activité.

**Madame DEYROLLE** juge cette limite peu pertinente. Si la superstructure d'un bâtiment est trop faible pour supporter les effets d'un accident, les travaux à entreprendre pour accroître sa résistance seront de fait bien supérieurs à 10 % de la valeur du bien.

**Madame FREBOURG** explique que les travaux obligatoires ne protégeront pas forcément les personnes en cas d'aléa maximum, mais qu'ils peuvent suffire en cas d'aléa moindre.

**Monsieur LAINÉ** ne voit pas comment la CCI pourrait prendre le risque de ne pas protéger son locataire au maximum de ce qui est possible.

**Monsieur PADIEU** confirme que si les travaux de réduction de la vulnérabilité nécessaires à la protection des personnes sont trop onéreux, la seule solution envisageable sera de renoncer à toute activité employant du personnel dans ces bâtiments.

**Monsieur HAGNERÉ** rappelle que les effets sont moindres en zone bleue qu'en zone rouge, et que les 10 % de travaux obligatoires permettent tout de même une bonne réduction du risque.

**Monsieur PADIEU** répond que des experts sont venus faire des relevés pour évaluer les risques dans les bâtiments concernés, et qu'il a cru comprendre que la structure métallique pouvait poser problème. Dans cette hypothèse, les coûts de réduction de la vulnérabilité seraient démesurés et obligeraient la CCI à renoncer à toute activité employant du personnel.

**Monsieur DUPLESSIS** explique que le PPRT ne propose pas actuellement d'outils pour répondre à cette problématique. Cependant, les outils de financement ne cessent d'évoluer et pourront peut-être permettre à l'avenir de dégager des solutions.

**Madame DEYROLLE** souligne que les PPRT peuvent aussi évoluer dans un sens de plus en plus restrictif.

**Monsieur DUPLESSIS** rappelle que les PPRT ont été initiés en 2003. Sur les 400 qui doivent être menés à bien sur le territoire national, 250 sont approuvés, ce qui est trop peu au goût du Ministère, qui est cependant conscient que les approbations ont pris du retard parce que la mise en place de ces plans est difficile, mal acceptée, peu financée. Pour que les choses avancent, le législateur a donc fait évoluer les règles, en revoyant notamment la prise en charge financière qui, si elle n'est pas totale, peut atteindre 90 % des travaux prescrits dans certains cas d'habitations.

## **II.4 - Conclusion**

**Monsieur DUPLESSIS** donne rendez-vous aux acteurs associés en septembre prochain pour l'étude des mesures foncières. D'ici là, il invite les collectivités à faire part de leurs remarques et suggestions pour faire avancer le projet de règlement.

**Madame FREBOURG** souligne que le compte-rendu de cette réunion sera diffusé à l'ensemble des acteurs associés pour avis, et qu'il peut faire l'objet d'observations.

**Monsieur LOCARD** rappelle que les acteurs associés disposent de trente jours à compter de la réception du compte-rendu pour faire remonter leurs remarques.

**Madame FREBOURG** répond que le PPRT est encore en phase d'élaboration et qu'en dehors des remarques concernant le compte-rendu, la DREAL examinera toutes les suggestions des acteurs associés permettant de faire avancer le projet de règlement. Cela dit, ces suggestions

doivent parvenir aux services de l'Etat suffisamment tôt pour qu'elles puissent être intégrées à la présentation de septembre.



**Annexe 1**  
**DPC Mondeville**

**Réunion d'association pour le PPRT**  
**21 juin 2013**

**LISTE DES PARTICIPANTS**

<b>NOM, prénom</b>	<b>Organisme</b>
Bertrand BRES	DDTM 14
Michel HAGNERE	DDTM 14
Isabelle FREBOURG	DREAL Basse-Normandie
Christian DUPLESSIS	DREAL Basse-Normandie
Stéphane BERTELOOT	DREAL Basse-Normandie
Jean-Bernard BOBIN	PREFECTURE Calvados
Philippe GIOT	PREFECTURE Calvados
Jean-Louis TOUZE	Caen-métropole
Catherine JOUBEL	Direction Urbanisme ville de Caen
Marc LHONORE	DPC
Denis LOCARD	GRAPE
David HAUZAY	RFF / SNCF
Antoine PADIEU	CCI – Direction des équipements portuaires
Carole HOLLEY	Hérouville-Saint-Clair
Monsieur LECHARPENTIER	Hérouville-Saint-Clair
Huguette DRON	Hérouville-Saint-Clair
Benoît BIZET	Hérouville-Saint-Clair
Hugo LAINE	SPLA
Ophélie DEYROLLE	SPLA

Jacky TOULLIER	Caen
Bertrand HAVARD	Conseil Général
Hélène MIALON BURGAT	Mondeville
Yann DANIEL	Mondeville
Laurent DUMANCHE	Mondeville
Philippe HUBERT	PNA
Jean-Michel LAUDRIN	Caen-la-Mer
LTN Thierry LEBOULANGER	SDIS 14
Ghislaine HOUEIX	Conseil Régional Basse-Normandie

Annexe 2

# **ELABORATION DU PPRT** **DE DPC**

(Plan de Prévention des Risques Technologiques)

## **Réunion d'association du 21 juin 2013**

### **ORDRE DU JOUR**

1. Introduction
2. Rappel de l'état d'avancement des travaux d'élaboration du PPRT
3. Travail sur le zonage à retenir et sur le règlement correspondant pour ce qui concerne la réglementation des projets et les mesures de protection des populations
4. Echanges, questions, observations
5. Conclusion