

ANNEXE:

REMARQUES RELATIVES AUX ETUDES DE RISQUES DES 2 SITES SEVESO SEUIL HAUT ESSO (stockage aérien de produits pétrolier supérieure à 25000 tonnes) ET STCM (présence de dioxyde de plomb) de Fondeyre

1 DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT DU SITE

1,1 PRESENCE D'HABITATIONS

Alors que le document de présentation mentionne « aucune habitation » dans le périmètre d'étude, on remarque la présence d'habitations dans l'impasse située au numéro 12 chemin de Fondeyre jusque contre le grillage d'enceinte de ESSO (habitat en partie situé en zone létale r). D'autre part, au 12 comme au 14 aucun panneau de signalisation au point de rencontre entre la route et la voie ferrée.



Annexe 1 (photo habitations au 12 chemin de Fondeyre contre l'enceinte de ESSO) et annexe 2 (photo de l'entrée du 12 chemin de Fondeyre qui est dépourvue de panneaux de signalisation de passage du train)

1,2 LES CONTRAINTES POUVANT AFFECTER L'USAGE DES SOLS: (PLU) ET LES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE.

D'une part, l'intense densification du quartier en cours et son accélération à venir (telle que prévue par les municipalités successives) est en contradiction avec le maintien de cette activité Seveso 2 seuil haut dans le secteur de Fondeyre.

D'autre part, dans le résumé du rapport du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du Ministère du redressement productif de 2013 justifiant le caractère stratégique de cette implantation pour l'approvisionnement de l'agglomération toulousaine et de la région, il est notifié : « *Dans ce contexte, l'éventualité de la suppression d'un des deux dépôts de la région est une perspective très préoccupante ...A contrario, la pérennisation du dépôt, voire une augmentation modérée de sa capacité, constitue donc une solution intéressante à court et moyen termes* » d'autant que dans le

cadre de la révision actuellement en cours du PDU, les déplacements quotidiens sont estimés à 4 000 000, dont 60 % de voitures et que l'on prévoit une augmentation de 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires dans les 10 ans. Ce qui, approximativement, se traduit par une augmentation de 50 000 déplacements quotidiens par an, et donc 30 000 voitures (60%) de plus sur les voiries. Il faudra bien les alimenter en carburants... Et comme le stockage actuel semble être à la limite de la rupture dès qu'il y a un incident (naturel, conjoncturel, ...), l'augmentation de la capacité de stockage semble inéluctable...

S'ajoutent à cette problématique, les «nouveauautés» de l'ordonnance n° 2015-1324 du 22 octobre 2015.

Le rapport au Président de la République concernant cette ordonnance résume bien les objectifs poursuivis:

*« Les plans de prévention des risques technologiques (PPRT) sont aujourd'hui majoritairement approuvés, toutefois, les premiers cas de mise en œuvre ont révélé des **difficultés d'application pour les activités riveraines des sites à risques**. La présente ordonnance vise ainsi à prévoir, au sein de la section 6 du chapitre V du titre Ier du livre V du code de l' environnement, des modalités d' application des PPRT adaptées aux biens autres que les logements.»*

Ainsi des modalités proposées nous posent question, en particulier celles portant sur: Une procédure simplifiée prévue par l'article L 515-22-1, dont le rapport au Président de la République dit:

*« L' article L. 515-22-1 nouveau crée une procédure de modification simplifiée des PPRT. **Si l'économie générale du plan n'en est pas altérée** ou si la portée des mesures n'est revue qu'à la baisse, notamment en cas de diminution du risque, le PPRT pourra être modifié après participation du public suivant des modalités simplifiées (par voie électronique), **sans enquête publique.**»*

Qu'en est-il de l'appréciation du niveau de l'altération de l'économie générale ?

*Et ceci d'autant plus que sur le délaissement envisagé pour les trois riverains du site (approbation demandée lors de la CSS du 19 janvier 2016), **qu'en est-il du devenir (utilisation) de ces espaces fonciers disponibles, jointifs au parcellaire actuel du site ?***

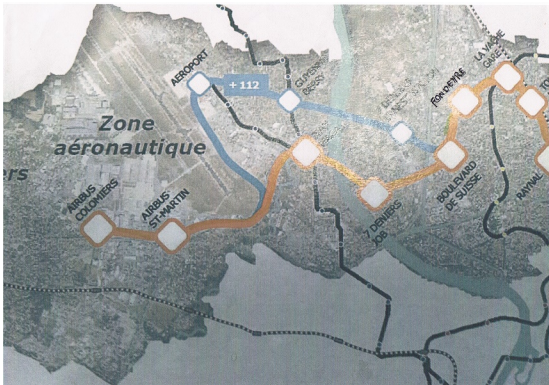
Est-ce pour la récupération légale d'un espace foncier permettant un développement de l'activité existante, en particulier l'augmentation des capacités de stockage, le rapport de 2013 faisant état des limites actuelles de ces capacités par rapport aux besoins actuels et surtout à venir?

Quelle concordance entre les deux approches, quelles seront les conséquences sur le PPRT actuellement en cours d'élaboration au vu des projets contradictoires de développement immobilier sur les « friches industrielles » (annexe 4bis), de densification avec l'arrivée de la ligne 3 du métro (station Fondeyre) et de la ligne TER (halte à Lalande) et celle du maintien des deux sites Seveso Seuil Haut, ESSO et STCM.

Qui plus est, Il n'est ni envisagé de réduire progressivement les quantités stockées sur le site, ni même proposé un autre emplacement de stockage qui exposerait moins les populations.

«L'objectif des PPRT est-il (bien) de maîtriser l'urbanisation existante et future autour des

établissements classés SEVESO générant potentiellement des risques accidentels» ?,
courrier du Préfet de la Haute Garonne du 11 septembre 2015 à l'attention des membres
du collège des riverains de la commission de suivi des sites ESSO et STCM de la zone de
Fondeyre.



Un maillon de la chaîne
500 000 déplacements quotidiens supplémentaires en 2025 dans l'agglomération toulousaine. Pour anticiper ces besoins, le Conseil syndical Tisséo-SMTC a révisé le Plan de déplacements urbains en février 2015. Une nouvelle stratégie a été définie : le *Projet Mobilité 2020-2025-2030*. Cette feuille de route identifie plusieurs actions à engager durant les quinze prochaines années :

- mise en service de Toulouse Aerospace Express, 
- création d'une ceinture sud  combinant plusieurs projets complémentaires : Aérotram (téléphérique urbain), prolongement de la rade arc-en-ciel,
- dédoublement du réseau de bus Linéo, 
- amélioration des lignes de métro existantes,
- capacités du réseau routier renforcées,
- aménagement de liaisons cyclables et piétonnes...

La 3^e ligne de métro s'inscrit dans un réseau structurant l'ensemble de la Métropole.



Jean-Michel LATTES,
Premier adjoint au Maire
chargé des déplacements

ENTRETIEN

« Le tracé reliera les bassins d'emplois »

Dans un contexte de fortes restrictions budgétaires, pourquoi construire une troisième ligne de métro ?
L'agglomération accueille chaque année près de 14 000 nouveaux arrivants. En 2025, cette attractivité génèrera près de 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires, tous modes de transports confondus. La moitié doit être prise en charge par les transports en commun. Sans troisième ligne de métro, nous ne pourrions pas répondre à ces besoins. En plus, ses capacités sont évolutives. Il peut accueillir de nouveaux wagons pour s'adapter aux besoins.

La construction d'une ligne de métro aura-t-elle aussi des conséquences sur l'aménagement urbain puisque certains quartiers traversés pourront accueillir davantage d'habitants.
Par exemple, Malepère et Sept-Deniers présentent du foncier disponible, Barrière de Paris détient un fort enjeu avec des zones en friches industrielles.

Quelle est la vocation de Toulouse Aerospace Express ?
Les deux premières lignes de métro ont été configurées pour desservir les zones d'habitations, la troisième sera dédiée à l'emploi. Un sondage réalisé par Opinion Way en automne 2014 a révélé que Toulouse a perdu en attractivité et qu'elle est perçue peu dynamique en matière de déplacements. Ces faibles résultats peuvent décourager les entreprises de s'installer chez nous. Si nous souhaitons rester compétitifs, nous devons proposer un bon réseau de transports en commun et relier les grands pôles économiques.

Cette ligne irriguera deux gares ferroviaires, peut-être même l'aéroport...
Toulouse a l'ambition de devenir une grande métropole : elle doit s'ouvrir sur l'extérieur et devenir plus facile d'accès. Une connexion directe du métro à l'aéroport facilite les rendez-vous professionnels, l'organisation de grands événements, etc. Quant à la desserte des gares, elle peut encourager les ménages à s'installer dans les communes voisines.

Quel est le calendrier ?
Nous étudions actuellement plusieurs hypothèses (*lire page ci-contre*) : nous nous prononcerons en décembre prochain. L'année 2016 sera dévolue au montage des financements. Nous espérons lancer le chantier avant 2020. Si nous nous flions au rythme de construction de la ligne B, Toulouse Aerospace Express pourrait être mise en service à l'horizon 2014. C'est notre objectif.

Avantage

- Ce tracé irrigue les territoires très denses actuellement
- Cette solution dessert les faubourgs
- Cet itinéraire privilégie les territoires à fort potentiel de développement
- Ce scénario multiplie les connexions au réseau existant

Avis réservé sur le prolongement de la ligne B
La commission d'enquête publique sur le prolongement de la ligne B a rendu son rapport début septembre. Elle a formulé un avis favorable assorti d'importantes réserves. « Il appartient désormais aux collectivités et institutions en charge du dossier d'analyser ces réserves pour dégager la meilleure solution possible dans l'intérêt public », réagit Jean-Michel Lattes. Le SMTC, de son côté, procède à une étude complète de ce rapport. »

Annexe 4 (le tracé de la ligne 3 du métro prévoit la densification du quartier) et annexe 5 (200 logements en cours de construction rue Cervantes)

ANNEXE 4bis: entretien de M LATTES relatif au tracé du métro et la densification du nord du quartier des Minimes

2 NATURE DES ACTIVITES

2,1 Il manque un chapitre sur les principes de stockage des hydrocarbures légers et des additifs comme le principe des toits flottants et des écrans flottants, leur accès, le drainage des eaux pluviales, les dispositifs de mesure de niveau, les sondes de température...et les bacs concernés; les additifs ne sont pas bien répertoriés.

2,2 Comment est assurée l'alimentation électrique du stockage qui assure l'alimentation des capteurs de niveau, de température, de débit et des automates et comment se fait la reprise en cas de coupure totale du courant.

Et quelles sont les modalités d'un arrêt d'urgence en cas de dérives, d'accident ou acte sérieux de malveillance?

2,3 LA SURETE DU SITE

Il nous a été expliqué lors de la visite des sites de ESSO et STCM le lundi 22 juin 2015 que la sûreté des sites était assurée par le contrôle des entrées avec délivrance des

autorisations d'entrer et de circuler ainsi que par une enceinte clôturée, elle-même surveillée par des rondes.

Une entreprise voisine, COLIPOST non Seveso 2 seuil haut a disposé des caméras sur tout le périmètre du site ainsi que des cordons de type «INTREPID», l'ensemble de ce dispositif préventif contre l'intrusion étant renvoyé au poste de garde.

On peut remarquer que rien de tel n'est mis en place sur les deux sites Seveso 2 seuil haut de ESSO et STCM.

La malveillance demande à être particulièrement prise en compte

- après l'attentat du 26 juin 2015 à l'usine Air Products de Saint-Quentin-Fallavier,
- après la tentative d'intrusion sur le site de ESSO Fondevre à la même époque: été 2015

2.31 Dans le plan d'implantation des ERP, Etablissements Recevant du Public, manque la localisation en mètres des bacs, des cuvettes de rétention, du dépotage des wagons et du remplissage des camions par rapport aux clôtures.

En matière de sûreté, la proximité du dépotage des wagons avec la clôture grillagée, sans brise-vue exposant le dépotage aux regards et à un acte de malveillance, nécessite au minimum une surveillance électronique.



2,4 Quelle est la tenue au feu des canalisations, brides, joints.. sachant qu'un feu de cuvette avec de l'essence ou du gazole donne des températures comprises entre 700° et 1000°.

2,5 Quelles sont les modalités d'un arrêt d'urgence en cas de dérives ou d'accident?

3 EVALUATION ET QUANTIFICATION DES RISQUES

3,1 RESERVOIR 15: LE BOIL OVER EN COUCHE MINCE

Le périmètre d'étude retenu avant janvier 2017 centré sur le réservoir de gazole numéro15 (plus gros réservoir de gazole, volume utile 10170m³) était de 780 mètres, en se basant sur les zones d'effets du phénomène de bol over dit classique.

Une circulaire de juillet 2007 a défini de nouvelles formules de calcul pour les produits de type gazole ou fuel domestique tels ceux entreposés sur le site de ESSO Fondevre considérant que ces produits étaient soumis à des phénomènes de boil over dits « en couche mince ». Ces nouvelles formules ont permis de restreindre le périmètre d'étude des deux tiers.

Or l'évaluation de l'intensité des effets d'un boil over en couche mince selon l'étude de l'INERIS a été faite sur la base d'essais réalisés à petite échelle dans des bacs de 80cm de diamètre alors que le réservoir 15 a un diamètre de 30 mètres, 37 fois plus... On peut

en déduire que le modèle qui nous est proposé même majorant comporte nécessairement des incertitudes et des approximations. Cette démarche basée sur des calculs successifs a tout de même permis de réduire le périmètre des risques, passant de 780 mètres à 250 mètres! L'INERIS dans la version actualisée de son étude »oméga 13« est tout aussi circonspecte, elle considère en page 34, au chapitre des limites du modèle, qu'il «convient d'être prudent pour l'extrapolation de ces phénomènes à de plus grandes échelles».

4 IDENTIFICATION DES RISQUES DU PARC DE STOCKAGE

4,1 RISQUES LIÉS À LA CIRCULATION FERROVIAIRE ET ROUTIÈRE.

Si le potentiel inflammable des produits stockés est source de risque lors du stockage, ce risque est encore plus présent lors des mouvements de produits en raison des aléas inhérents à ces opérations.

La desserte ferroviaire du site de ESSO est assurée de la ligne Bordeaux-Toulouse au nord par une desserte vers le seul site de ESSO le long du chemin de Fondeyre parallèle au canal latéral à la Garonne. L'acheminement des produits longe sur plusieurs centaines de mètres la zone industrielle sur le chemin de Fondeyre. En moyenne, pour distribuer 15000M³/semaine d'hydrocarbures (par 100 camions/jour) dans la région toulousaine 7 à 10 trains de 22 wagons citernes (1wagon=85M³ maxi) par semaine venant de la raffinerie de Fos sur Mer fréquentent cette ligne. Le trafic annuel représente environ 600000M³, 600MI.

Par un aiguillage situé entre le 10 et le 12 chemin de Fondeyre, cette voie ferrée située à l'ouest du site donne accès à l'aire de dépotage du site contre la limite de propriété qui jouxte le stockage des batteries de la STCM.

D'autre part ne sont pas mentionnés les accidents survenus entre des véhicules, voitures ou camions, et le convoi de wagons citernes dans l'approche du site ESSO.

Plusieurs témoignages nous font cas de collisions sur le chemin de Fondeyre entre des wagons et des voitures ou camions:

- 150 à 200 rotations véhicules entrent ou sortent du site Colipost (plate-forme de tri pour dix départements), 2 chemin de Fondeyre, tous les jours et sont susceptibles d'entrer en collision avec les wagons citernes. C'est d'ailleurs suite à un accrochage en novembre 2011 entre un camion plein de cartons (inflammables) et la motrice du train que des barrières automatiques ont été positionnées à l'entrée du site.



Annexes 5 l'entrée COLIPOST, 2 chemin de Fondeyre; annexe 6 l'entrée COLIPOST au moment du passage du train.

- De même lors des manœuvres d'entrée des trains sur site avec des véhicules entrant ou sortant des 12 ou 14 chemin de Fondeyre où on note même l'absence de panneaux de signalisation,



Annexes 7 et 8, entrées des 12 et 14 chemin de Fondeyre.

- Le nombre de véhicules circulant sur le chemin de Fondeyre parle de lui-même: les comptages de la DDE et de la Mairie de Toulouse font état de 1954 véhicules/jour dont 22,7% de poids lourds. Et parmi ces poids-lourds, un certain nombre transportant des matières inflammables (émulsions, liants, enrobés) pour la COLAS ex-SCREG, située à proximité, dans le prolongement du chemin de Fondeyre, 101 route de Fenouillet.

Le risque lié aux transports (les explosions de capacités camions ou wagons transportant de l'essence ou du gazole sont identifiés comme des phénomènes dangereux) mérite que l'on s'y attarde si l'on considère:

- le feu du réservoir additionnel de gazole d'un bus de transport de personnes suite à une collision avec un camion le 25 octobre 2015, « *Un élément métallique aurait perforé et traversé la carrosserie du tracteur et éventré le réservoir additionnel de carburant de l'autocar.* »
- le déraillement d'un train au Québec, le 06,07,2013.

4,2 RISQUES LIES A CERTAINES ACTIVITES DE LA ZONE DE FONDEYRE

Les risques liés à certaines activités de la zone industrielle ne sont pas traités: YEA, son stockage d'ammoniac et le risque de fuite d'ammoniac gazeux ou le mélange de plomb, d'antimoine, d'oxyde de carbone et de soufre de la STCM en cas d'incendie du stock de batteries.

Le système d'aération de la salle de contrôle de ESSO, située dans les 177 mètres des «effets irréversibles» en cas d'incendie des stocks de batteries, n'est pas équipé de filtres à air contre ces gaz toxiques (risque d'effet irréversible sur un rayon de 177 mètres autour de la zone de stockage des batteries pour l'oxyde de soufre) et d'un système de détection avec alarme. D'autre part, aucune information précise n'est faite aux entreprises comprises dans ce rayon (ESSO, COLIPOST, YEA...) et pouvant se retrouver dans le nuage toxique, aucune mesure proposée (masques à gaz, détection des fumées avec alarme...) qui permettraient de protéger le personnel et le cas échéant de mettre les installations en sécurité.

4,3 ETUDE DE L'ACCIDENTOLOGIE ET RETOUR D'EXPERIENCE

Les accidents significatifs survenus sur des installations identiques dans le monde doivent

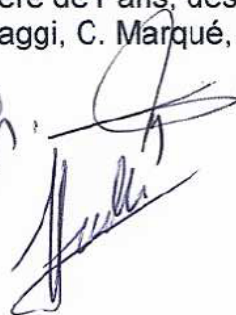
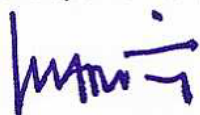
être expliqués ainsi que la prise en compte du retour d'expérience, les mesures mises en œuvre sur le site de Toulouse.

Nous n'avons pris dans l'accidentologie à titre d'exemples significatifs que quelques accidents qui nécessitent des explications dans la prise en compte du retour d'expérience sur le site de ESSO Fondeyre:

- l'explosion survenue en Grande-Bretagne le 01 janvier 1983 sur un bac de gas-oil à toit fixe au moment où un opérateur effectuait une opération de jaugeage. La prise en compte des décharges électrostatiques n'était pas suffisante.
- l'explosion à Lespinasse le 20 février 2001 d'un bac de stockage d'essence, vide, au moment de son nettoyage (raclage du sol par des sous-traitants),
- l'accident survenu à Buncefield le 11,12,2005 et la gestion du niveau des bacs. On retrouve un problème de débordement de bac dû cette fois à la défaillance d'une jauge de niveau connue mais non corrigée à Notre Dame de Gravançon, le 18 janvier 2009. Et nous n'avons pas listé tous les débordements de bacs survenus depuis la catastrophe de Buncefield.
- l'enfoncement d'un toit flottant d'un bac d'essence à Frontignan le 18 septembre 2014 suite à de fortes pluies.
- de même la description des accidents survenus en interne, les causes, les conséquences et les actions entreprises ne sont pas mentionnées dans l'étude de danger.

Toulouse, le 21 Mars 2016.

Pour les comités de quartier des Minimes-Barrière de Paris, des Ponts-Jumeaux, de Lalande, des Sept Deniers: C. Hermosilla, S. Baggi, C. Marqué, ~~P. Fourastié~~, M. Martin.



B. MORHAIN
