



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFETE DE L'ESSONNE

DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES DE L'ESSONNE

DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE
D'ÎLE-DE-FRANCE
Unité départementale de l'Essonne

PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Établissements CIM et ANTARGAZ

**sur le territoire des communes de
Grigny, Ris-Orangis et Draveil**

Bilan de l'enquête publique

L'élaboration du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) autour des établissements CIM et ANTARGAZ a été prescrit sur les territoires des communes de Grigny, Ris-Orangis et Draveil, par l'arrêté préfectoral du 7 avril 2015 puis a été prorogé par arrêté préfectoral du 3 octobre 2016.

La présente note a pour objet de rendre compte de la mise en œuvre des modalités de l'enquête publique, de l'avis du commissaire enquêteur et de préciser les modifications éventuelles du dossier avant approbation

1. L'enquête publique

1.1 Mise en œuvre des modalités de l'enquête publique

Conformément à l'article R.515-44 du code de l'Environnement à l'issue de l'enquête publique, le plan éventuellement modifié est approuvé par arrêté préfectoral dans un délai de trois mois à compter de la réception en préfecture du rapport du commissaire-enquêteur.

La préfète a soumis à l'enquête publique le PPRT du 18 décembre 2017 au 20 janvier 2018 par arrêté préfectoral n°2017-PREF/DCPPAT/BUPP/019 du 23 novembre 2017.

Le dossier du PPRT soumis à l'enquête publique a été mis à la disposition du public dans les mairies des communes de Grigny, Ris-Orangis et Draveil pendant la durée de l'enquête, aux heures normales d'ouvertures des bureaux.

Les observations, propositions et contre-propositions du public pouvaient être :

- adressées par correspondance au commissaire enquêteur à la mairie de Grigny ou par mail,
- déposées sur le registre papier dans les mairies,
- transmises de manière orale au commissaire enquêteur aux jours et heures de permanence de celui-ci en mairie,
- déposées sur le registre dématérialisé accessible via son domicile ou un poste informatique mis à disposition à la mairie de Grigny, siège de l'enquête.

Le tribunal administratif de Versailles avait nommé Monsieur Charles PITIE comme commissaire enquêteur le 21 septembre 2017.

Le commissaire enquêteur a assuré des permanences dans les mairies des communes participant à l'enquête publique.

1.2 Résultat de l'enquête publique

1.2.1 Synthèse des observations recueillies : procès verbal de synthèse

Conformément à l'article R.123-18 du code de l'environnement, le commissaire enquêteur disposait d'un délai de 8 jours à compter de la date de clôture de l'enquête pour adresser à la Préfète de l'Essonne un procès verbal de synthèse qui synthétise les observations recueillies.

Un mémoire en réponse, daté du 12 février 2018, apportant des précisions et des remarques sur les observations formulées par le public, a été transmis au commissaire enquêteur.

1.2.2 Avis du commissaire enquêteur

Le rapport et les conclusions de l'enquête publique ont été transmis le 28 février 2018. Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions produites durant l'enquête et les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

Le commissaire enquêteur a consigné, dans un document séparé, ses conclusions motivées. Il a émis un avis favorable sans réserve au projet de Plan de Prévention des Risques Technologiques autour du dépôt d'hydrocarbures de la Compagnie Industrielle Maritime à Grigny et du dépôt de gaz liquifiés de la société Antargaz à Ris-Orangis.

Le commissaire enquêteur conclut que le PPRT s'inscrit dans un schéma de cohérence nationale. Il considère qu'il est nécessaire de prendre en compte le risque aux abords des entreprises à risque afin d'établir des règles visant à protéger la population menacée mais aussi d'interdire toute nouvelle implantation dangereuse.

1.2.3 Réponse de l'administration

Les observations recueillies lors de l'enquête publique ne nécessitent pas de commentaires de la part des services de l'État. Les éléments de réponse ont déjà été apportés dans le bilan de la concertation avant l'enquête publique et précisés dans le mémoire en réponse au procès verbal de synthèse. Ce dernier a été repris dans l'analyse des observations dans le rapport du commissaire enquêteur.

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur est déposée en mairies de Grigny, Ris-Orangis et de Draveil, ainsi qu'à la préfecture de l'Essonne, pour y être tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête. Le rapport et ses conclusions seront également consultables sur le site internet des services de l'État en Essonne.

2. Finalisation du dossier et modifications éventuelles.

Des observations et des demandes de modification ont été remontées aux services de l'État entre la consultation officielle et l'enquête publique et n'ont pu être intégrées au dossier d'enquête publique.

L'établissement public HAROPA Ports de Paris, dans son courrier en date du 22 novembre 2017 (annexe) a soulevé une difficulté d'interprétation dans les articles 11 et 15 du règlement concernant la possibilité d'aménager de nouveaux quais. Les services de l'État ont donc précisé dans ces articles que les « quais liés aux activités portuaires » sont autorisés lorsque l'activité portuaire est elle-même autorisée.

La délibération du Conseil départemental, membre des Personnes et Organismes Associés est parvenue le 23/01/2018 (annexe) hors délai. Certaines de ses remarques ont toutefois pu être traitées dans la mesure où elles avaient été portées à la connaissance de Madame la Préfète par d'autres entités consultées. Ces remarques portent notamment sur le fait que le projet de PPRT remettait en cause le site propre de transport en commun au niveau de la RN7 ainsi que l'évolution des lignes des bus. Concernant la question des transports en commun, la route nationale RN7 étant en aléa faible (zone bleu clair du zonage réglementaire), le paragraphe IV.2.3 du règlement a ainsi été modifié afin de permettre l'implantation de nouvelles lignes en zone bleu clair.

Concernant les perspectives de développement des modes doux notamment le projet d'Eurovéloroute souvent mentionnés dans les délibérations des collectivités locales lors de la consultation officielle, l'article IV.2.6, les articles 15 et 19 du règlement ont été modifiés afin que les transports doux puissent être permis en zones bleues, sous conditions.

3. Annexes

Annexe 1 : Délibération du Conseil Départemental

Annexe 2 : Délibération de Haropa Ports de Paris



— TERRE D'AVENIRS —

RAPPORT DU PRÉSIDENT AU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

4ème Commission du Développement durable, patrimoine départemental, mobilités et attractivité territoriale

N° 2017-04-0071

SEANCE DU 18 DECEMBRE 2017

POLITIQUE : ENVIRONNEMENT ET
DEVELOPPEMENT DURABLE

SECTEUR : Développement durable pour les
territoires

**TITRE : AVIS DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'ESSONNE SUR LE
PROJET DE PLAN DE PREVENTION DE RISQUES TECHNOLOGIQUES (PPRT)
AUTOUR DES ETABLISSEMENTS CIM ET ANTARGAZ.**

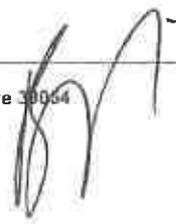
**RÉSUMÉ : L'objet du présent rapport est de présenter l'avis du Conseil départemental de
l'Essonne sur le projet de Plan de Prévention de Risques Technologiques (PPRT) autour
des établissements CIM et ANTARGAZ, porté par la préfecture de l'Essonne.**

INFORMATIONS BUDGÉTAIRES :

Sans incidence financière

Ce rapport a été instruit par Mme MARMARAS CATHERINE (0160913234) /
Service expertise et partenariats environnementaux / Direction de
l'environnement

N° Provisoire 30054



1. Objectifs et cadre législatif

Les plans de prévention des risques technologiques (PPRT) ont été institués suite à la catastrophe de l'usine AZF de Toulouse de 2001 par la loi 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages.

Ils ont pour objectifs de résoudre les situations difficiles en matière d'urbanisme héritées du passé et de mieux encadrer l'urbanisation future.

Dans le but de protéger les populations présentes et futures s'installant à proximité des sites Seveso seuil haut, les PPRT peuvent définir notamment :

- des zones de maîtrise de l'urbanisation future ;
- des secteurs de mesures foncières pour l'existant (expropriation, délaissement) ;
- des zones de prescriptions sur l'existant (désormais limitées aux logements).

Le présent rapport a pour objet de présenter les éléments nécessaires à l'expression d'un avis du Département sur le projet de PPRT autour des sites de la Compagnie Industrielle Maritime (CIM) à Grigny et de la société ANTARGAZ à Ris-Orangis, porté par la Préfecture de l'Essonne.

Le site de la CIM à Grigny est un dépôt d'hydrocarbure approvisionnant des stations-services du sud de la région parisienne.

Le site de la société Antargaz à Ris-Orangis a pour activité le stockage et le transfert de gaz de pétrole liquéfié (GPL), de butane et de propane.

L'élaboration d'un PPRT autour des sites de la CIM et de la société ANTARGAZ a été prescrit par arrêté préfectoral du 17 mars 2010, puis prescrit une seconde fois par arrêté préfectoral du 7 avril 2015 et prorogé par arrêté du 3 octobre 2016 jusqu'au 7 avril 2018.

Les pièces du projet de PPRT ainsi que l'avis de la Communauté d'Agglomération de Grand Paris Sud du 26 septembre 2017 sont jointes en annexe à ce rapport.

Le présent rapport se focalise sur des mesures spécifiques qui impactent le territoire essonnien.

2. Elaboration du projet de PPRT

La phase d'études techniques, qui s'est achevée au début de l'année 2017, a permis de définir un périmètre d'étude et d'obtenir une cartographie des aléas (phénomènes caractérisés par leur intensité, cinétique et probabilité).

La zone d'aléa «très fort» concerne trois entreprises (MEL, GEE et Soufflet Agriculture) qui peuvent être soumises, d'après la réglementation des PPRT, à trois types de mesures :

- des mesures d'expropriation, dont le coût est évalué à 21 millions d'euros,
- des mesures de réduction du risques (si coût < coût expropriation), voir de déplacement de l'installation à l'origine du risque,
- des mesures alternatives de protection des salariés (si coût < coût expropriation).

L'analyse des différents scénarii a conduit l'Etat à arrêter une stratégie d'élaboration du PPRT selon le premier type de mesures, soit l'expropriation pour les trois entreprises, avec ouverture d'une réflexion sur les mesures alternatives après l'approbation du PPRT.

La réflexion avec les parties prenantes s'est traduite par trois réunions des personnes et organismes associés (POA), entre avril et juillet 2017 et a abouti à quelques modifications mineures du projet de PPRT.

3. Avis du Département de l'Essonne

Le Département a été saisi, pour avis sur le projet de PPRT, en date du 1^{er} septembre.

L'Etat a fait le choix difficilement compréhensible pour les acteurs d'exproprier des entreprises ne présentant pas de risques pour la population plutôt que les entreprises à l'origine des risques.

Or ces risques ne pèsent pas uniquement sur la dizaine de salariés des trois entreprises environnantes, mais aussi sur les milliers de personnes qui empruntent quotidiennement la RN7 ou le RER D et pour lequel le PPRT prévoit uniquement des mesures organisationnelles (signalisation, arrêt des trains) et non pas constructives (mur de protection) ou de contournement (sortie des zones d'effet).

De plus, les sites en question sont situés en zone inondable et concernés par le Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRI) de la Seine.

Au vu de ces enjeux, les propositions de relocalisation faites par l'Etat à Antargaz et refusées par l'entreprise, n'auraient pas dû être cantonnées au département de l'Essonne mais élargie au Sud de la Région Ile-de-France, qui correspond d'avantage au rayon d'activité du site.

Par ailleurs, le projet de PPRT remet en question :

- le renforcement de l'offre RER D prévu dans le Contrat d'Intérêt National (CIN) de la Porte Sud du Grand Paris signé avec l'Etat,
- la perspective, inscrite dans le CIN, d'insérer à terme un site propre de transport en commun au niveau de la RN7 (SPTC RN7),
- dans un horizon à plus court terme, les évolutions de lignes de bus : création d'une ligne directe entre Evry / Orly (associée en principe au SPTC RN7), renforts de lignes existantes ou implantation de stations à proximité du carrefour N7/RD310.

Concernant le financement des mesures du PPRT, aucun élément sur la clé de répartition, envisagée entre l'Etat, les collectivités et l'exploitant générateur du risque n'est défini. Ainsi, la question du coût qui resterait à la charge du Département et des autres collectivités n'est pas explicitée. Ces coûts auraient pu reposer uniquement sur les entreprises génératrices du risque.

Enfin, le choix d'ouvrir une réflexion sur les mesures alternatives après l'approbation du PPRT renforce l'incertitude et l'insatisfaction générées par ce projet de PPRT.

A noter que le Conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération de Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart a rendu, en date du 26 septembre 2017, un avis défavorable sur le PPRT autour des sociétés CIM et Antargaz.

Sur la base de ces éléments, je vous propose :

D'EMETTRE un avis défavorable sur les documents soumis à consultation des POA dans le cadre du projet de Plan de Prévention de Risques Technologiques (PPRT) autour des établissements CIM et ANTARGAZ.

DE REGRETTER l'imposition d'un calendrier très contraint par l'Etat alors que le premier arrêté de prescription pour l'établissement d'un PPRT autour des sites de la CIM et de la société Antargaz date du 17 mars 2010.

DE REGRETTER que les propositions de relocalisation faites par l'Etat à Antargaz aient été limitées au seul périmètre essonnien.

D'INSISTER sur les risques que représente un site SEVESO en zone inondable et à proximité de la RN7 et du RER D et leur impact sur les objectifs du Contrat d'Intérêt National signé avec l'Etat.

DE SOULIGNER l'impact du PPRT, qui remet en question la réalisation de site propre de transport en commun au niveau de la RN7 (SPTC RN7) ainsi que les nécessaires évolutions des lignes de bus.

DE DEMANDER des éclaircissements sur le financement des mesures prévues par le PPRT.

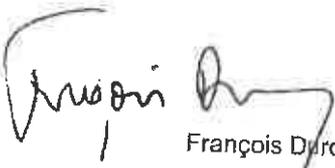
D'INSISTER pour que les entreprises génératrices du risque participent en forte majorité au financement des mesures du PPRT.

DE SOUHAITER qu'une étude des mesures alternatives soit réalisée, avant l'approbation du PPRT.

DE RAPPELLER la nécessité d'articuler les prescriptions du PPRT et les mesures du Plan Particulier d'Intervention (PPI).

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le président du Conseil départemental



François Durovray



Direction de l'Aménagement

DUPP n° 142

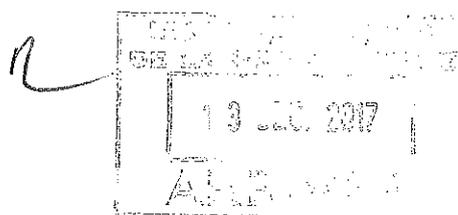
DCPPAT
Courrier reçu le

18 DEC. 2017

Préfecture de l'Essonne

18/12

Copie
→ DCPPAT
DRIEE
DDT



Monsieur le Secrétaire Général de la préfecture
Préfecture de l'Essonne
Monsieur David PHILOT
Boulevard de France
91012 EVRY cedex

Paris, le 22 NOV. 2017

Objet : Consultation des POA dans le cadre de l'élaboration du PPRT autour des installations CIM à Grigny et ANTARGAZ à Ris-Orangis
Vos Réf. : SE/BPRN/n°17-072

Monsieur le Secrétaire Général,

Vous avez adressé pour information, à l'Agence Portuaire Seine Amont, le projet de PPRT mentionné ci-dessus et je vous en remercie.

En préalable, je souhaite rappeler qu'HAROPA - Ports de Paris est gestionnaire sur ce secteur (Grigny) d'une partie de la berge au droit des entreprises CIM et SOUFFLET titulaires d'une AOT. Si la CIM à ce jour n'utilise plus la voie d'eau, l'entreprise SOUFFLET utilise un accès voie d'eau pour le transport des céréales.

Dans ce contexte, la ville de Ris-Orangis a sollicité HAROPA - Ports de Paris pour étudier la potentialité de développer des activités portuaires sur le terrain jouxtant l'entreprise ANTARGAZ (ex-terrain SOGEROS). Le projet envisagé par HAROPA - Ports de Paris concerne a minima, la réalisation d'un quai à usage partagé et l'infrastructure routière nécessaire pour assurer son accès depuis la voirie existante qui reste à réhabiliter. Ce quai serait a priori envisagé sur le linéaire situé directement à l'aval du site ANTARGAZ (voir plan ci-joint), afin de minimiser la longueur de voirie à créer et de laisser une zone "tampon" avec les projets urbains portés par la ville de Ris-Orangis. Il permettrait de développer un trafic fluvial pour les entreprises présentes sur le secteur (MEL, et GEE) et pourrait répondre aux enjeux de transport pour la filière BTP, sur le territoire. Ce type d'ouvrage de faible ampleur (2 000 à 5 000 m² de chaussée lourde bordée par un ouvrage portuaire : quai, gabion ou estacade, de longueur variable selon les contraintes locales) est limité aux activités de chargement et déchargement de matériaux, avec des stockages de courte durée sans transformation représentant au grand maximum 5 à 6 personnes sur site en comptant l'équipage du bateau et les chauffeurs.

PORT AUTONOME DE PARIS

2, Quai de Grenelle- 75732 Paris Cedex 15
Tél : 01.40.58.28.60 – Fax : 01.40.58.27.56
da@paris-ports.fr - www.paris-haropaports.com

Ce type d'ouvrage occupé en moyenne 10 % des jours ouvrables, est très efficace pour accroître la part modale de la voie d'eau et contribuer ainsi aux enjeux environnementaux et économiques liés à la réduction du trafic poids lourds en Ile-de-France. L'existence d'un tel ouvrage permettrait de transférer de l'ordre de 100 000 t/an de la route vers la voie d'eau soit une économie de l'ordre de 5 000 camions par an sur les routes de l'Essonne et de l'Ile-de-France.

Le positionnement et la réalisation de l'ouvrage est conditionné par l'obtention d'autorisations administratives, par différentes contraintes réglementaires, ainsi que par l'avis favorable des usagers de la voie d'eau.

Toutefois, Ports de Paris ne souhaite pas engager les études préalables au projet, si les dispositions prescrites par le PPRT ne lui permettent pas de réaliser un tel projet.

A la lecture du projet de règlement, il apparaît que la possibilité de réaliser ce type d'infrastructure soit possible en zone rouge clair r et bleu foncé B eu égard aux articles 11 et 17 qui autorisent :

« - les constructions nouvelles à usage d'activité participant au service portuaire et les aménagements de leur terrain, sous réserve qu'elles n'accueillent sur le site qu'un nombre limité de personnes strictement nécessaires à l'activité, limitées :

- *Aux activités de chargement/déchargement ;*
- *Aux activités de manutention sur les aires ou entrepôts de transit ou de stockage de marchandises directement liées aux installations de chargement et de déchargement ».*

Étant précisé que la notion d'« activités participant au service portuaire » recouvre la réalisation de quai et les activités de chargement/déchargement, y compris les installations connexes (outillages de quais, installations de transbordement, etc...).

Ce paragraphe, et plus généralement le règlement, appellent plusieurs remarques de notre part :

1. Tout d'abord, le paragraphe autorisant les constructions à usage d'activités participant au service portuaire n'apparaît pas dans le règlement de la zone bleu clair b, où les dangers sont pourtant moindres. Il conviendrait donc d'ajouter ce paragraphe en zone bleu clair pour permettre le projet portuaire.

2. Ensuite, le règlement autorise dans toutes les zones (rouge foncé R, r, B et b) « toute nouvelle implantation de pontons ou estacades utiles (...) aux activités liées à la voie d'eau (hors sports et loisirs) » sous certaines conditions. L'articulation avec le précédent paragraphe autorisant les « constructions nouvelles à usage d'activité participant au service portuaire » ne nous paraît pas très facile à comprendre. Pour une meilleure lisibilité et plus de sécurité juridique, nous préconisons donc de clarifier la rédaction et à tout le moins, de préciser la situation des quais en l'incluant expressément dans le paragraphe du règlement relatif aux activités participant au service portuaire.

3. Au chapitre IV.2.5 du règlement relatif aux mesures de protection des populations, obligatoires en matière de transports fluviaux, sont interdits : « En zone R, r, B, tout stationnement le long du rivage, même temporairement, dans le périmètre d'exposition aux risques à l'exception de celui nécessaire (...) aux activités liées à la voie d'eau (hors sports et loisirs) ».

Cette exception renvoie à la rédaction du second paragraphe cité plus haut, qui ne vise que les pontons et estacades et non les quais ou plus largement, «les activités participant au service portuaire» autorisées en zones r, B (et demain en zone b, si vous acceptez notre demande de modification).

Nous proposons donc, pour une pleine cohérence entre les dispositions, de compléter l'exception précitée de la façon suivante :

«Sont interdits : «En zone R, r, B, tout stationnement le long du rivage, même temporairement, dans le périmètre d'exposition aux risques à l'exception de celui nécessaire (...) aux activités liées à la voie d'eau (hors sports et loisirs) et à l'exception, en zones r, B et b, des activités participant au service portuaire»».

4. Enfin, il convient de rappeler que l'aménagement d'une infrastructure portuaire (quai à usage partagé) ne pourra se faire que si les accès routiers à l'infrastructure peuvent réglementairement et techniquement accueillir le trafic généré. Le règlement du PPRT doit donc permettre l'utilisation de la voirie existante ou la création d'une voirie dédiée à la desserte d'un quai, en zones rouges et bleues ou à tout le moins en zones bleues.

Tels sont les éléments que je souhaitais porter à votre connaissance.

L'Agence Portuaire Seine Amont, territorialement compétente sur ce dossier, se tient à votre disposition pour toutes informations complémentaires que vous jugeriez utiles.

Dans l'attente de votre retour, veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire Général, mes salutations distinguées.

Le Directeur de l'Aménagement,



Sébastien HENNICK

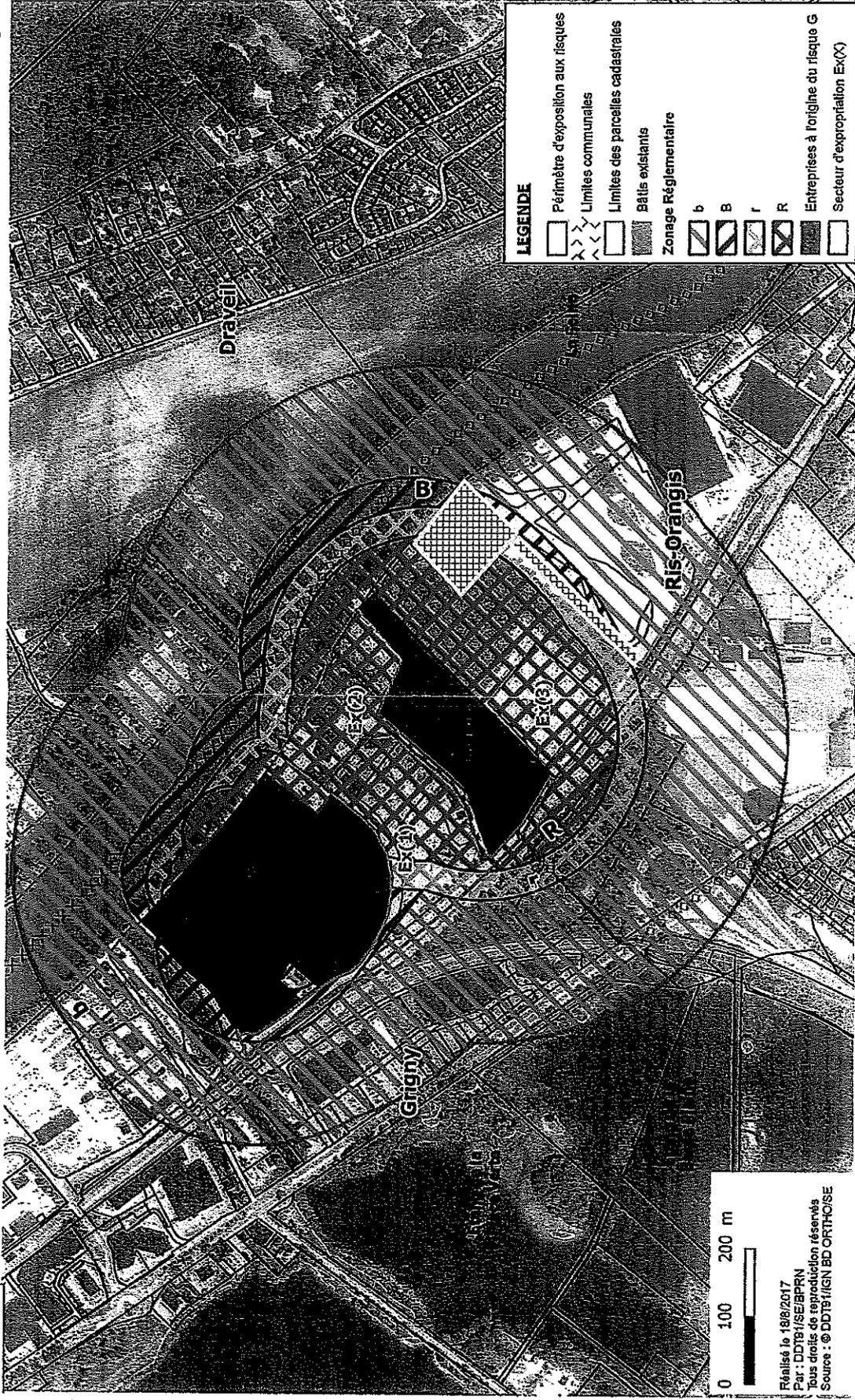


PRÉFETURE DE LA SEINE-SAINT-DENIS

PPRT CIM et ANTARGAZ Plan de Zonage Réglementaire

Communes de Grigny, Ris-Orangis et Draveil (consultation des POA)

le Secrétaire Général
[Signature]
M. [Nom]



LEGENDE

	Périmètre d'exposition aux risques
	Limites communales
	Limites des parcelles cadastrales
	Bâti existants
Zonage Réglementaire	
	b
	B
	r
	R
	Entreprises à l'origine du risque G
	Secteur d'expropriation Ex(X)

0 100 200 m

Réalisé le 18/6/2017
Par : DDT81/SE/BPRN
Tous droits de reproduction réservés
Source : © DDT81/IGN BD ORTHO/SE