

**CSS Fondeyre - En audioconférence
Le jeudi 3 décembre 2020**

INTITULÉ	NOM	STATUT	PRÉSENT/ EXCUSE /ABSENT
Collège administrations			
Préfecture de Haute-Garonne	M. Olgnon Mme Lesourd Mme Montoliu		Présent Présente Présente
SIRACED-PC	M. Sabouhi-Kaffash Mme Maurice		
SDIS	Capitaine Sans		Présent
DREAL	M. Cortes Mme Deronzier Mme Gillet		Présent Présente Présente
DIRECCTE	M. Deblonde		Présent
DDT			
DIRSO			
ARS	M. Sauthier M. Dehecq		
Collège collectivités			
Commune de Toulouse	Mme Baise Mme Libourel		Présente Présente
Conseil départemental	Mme Farcy M. Fournier		Présente Présent
Toulouse Métropole	Mme Chardavoine		Présente
Collège riverains			
VNF	M. Bousquet		Présent
CCI			
FNE	M. Rivière		Présent
Comité de Quartier Nord Minimes	M. Hermosilla M. Baggi		Présent Présent
Europorte	M. Boue		Présent
Comité de Quartier Ginestous/Sesquières	M. Gervois		Absent
Comité des Sept Deniers	M. Martin		Présent
Yéo Frais	M. Blaise		Présent
Comité de Quartier Lalande	Mme Morhain		Présente
Comité de Quartier des Ponts- Jumeaux	M. Marquie		Présent
Collège exploitants			
STCM	M. Fesard M. Varnier M. Porret		Présent Présent Présent

ESSO SAF	M. Stern Mme Duquenne		Présent
Collège salariés			
STCM	M. Woropaj M. Candeloro		
ESSO SAF	M. Varlet M. De Olivera		Présent Présent

Ordre du jour :

1. Approbation du compte-rendu de la CSS du 19 novembre 2019
2. Élection des nouveaux membres du bureau
3. Bilan de l'activité 2019/2020 – sociétés ESSO et STCM
4. Fermeture définitive STCM
5. Rapport d'enquête sur le déraillement 2019 de wagons approvisionnant le site ESSO
6. Bilan de l'activité 2019/2020 de l'inspection des installations classées
7. État d'avancement de la plaquette d'information du public et les modalités de sa diffusion (ESSO)
8. Point d'avancement post-PPRT
9. Questions diverses

★

Ouverture de la séance à 10h16 sous la présidence de M. Oignon, secrétaire général, en audioconférence.

1. Approbation du compte-rendu de la CSS du 19 novembre 2019

Le compte rendu de la réunion de la CSS du 19 novembre 2019 est approuvé à l'unanimité.

2. Élection des nouveaux membres du bureau

- pour le collège administration, le représentant de la DREAL ;
- pour le collège collectivités territoriales, un représentant de Toulouse Métropole ;
- pour le collège des riverains, le Comité de Quartier Nord Minimes ;
- pour le collège exploitant, un représentant de la société ESSO ;
- pour le collège des salariés, un représentant de la société ESSO

M. Baggi regrette que des réunions de bureau ne se soient pas tenues.

M. le Secrétaire Général explique qu'une réunion relative au bilan de situation d'ESSO était prévue au printemps mais a dû être annulée en raison de la crise sanitaire. Une réunion uniquement avec les membres du bureau sera reprogrammée pour échanger autour de l'incident du 25 décembre 2019.

3. Bilan de l'activité 2019/2020 – sociétés ESSO et STCM

M. Stern présente le bilan de l'activité d'ESSO. Il présente l'installation puis fait un résumé des actions de prévention, le bilan du système de gestion de la sécurité, la performance hygiène sécurité et environnement et les incidents. Une explication sera détaillée un peu plus tard au cours de cette réunion, sur l'incident du passage à niveau survenu en fin d'année 2019.

M. Stern expose les actions de prévention réalisées en 2019 et début 2020, pour des investissements de plus de trois millions d'euros :

- modernisation du système de chargement des camions-citernes ;
- ajout d'un second bouton pour déclencher le déluge sur chacun des postes de chargement ;
- installation d'un nouvel avertisseur pour déclencher l'évacuation du poste de chargement ;
- mise à disposition du super éthanol auprès des distributeurs et des clients.

Une convention d'assistance a été élaborée avec le SDIS 31, ainsi que la définition des équipements d'intervention et de secours. Une démarche d'entretien et le développement d'un système de gestion de la sécurité propre aux voies ferrées ont été engagés. Un suivi des eaux de rejets a été réalisé par le laboratoire départemental. La nappe phréatique a fait l'objet de contrôles trimestriels, l'évolution des concentrations est jugée favorable. Le système de gestion de la sécurité continue d'être amélioré grâce au retour d'expérience et au programme de formation.

Le bilan du système de gestion de la sécurité de 2019 inclut plusieurs éléments : deux visites de la direction, des réunions mensuelles dans le cadre du comité de suivi, un audit interne relatif à l'intégrité des opérations, une campagne de formation et de recyclage, des réunions sécurité, l'actualisation des procédures nationales ou locales, un exercice incendie mensuel, la gestion des permis de travaux, le contrôle des équipements critiques, la gestion du changement sur des nouveaux équipements, sur des nouveaux projets ou des opérations temporaires ainsi que la diffusion du retour d'expérience d'autres sites.

En matière de performance HSE, le site comptabilise 6 200 jours sans accident. En 2019, aucun incident significatif n'a été déploré. Vingt-neuf presque incidents et vingt-huit observations sur le terrain ont été recensés. Le dernier exercice POI date du 9 novembre 2020, le dernier exercice PPI du 20 mars 2018. Douze exercices d'incidents internes sont réalisés par an.

ESSO a repris l'entretien et l'exploitation des voies ferrées au 1er janvier 2019. Des audits techniques ont été commandités en 2018 et en 2019 pour évaluer l'état des voies ferrées. Une campagne de travaux a commencé dès 2019 et s'est poursuivie en 2020.

C'est dans ce contexte que la sortie de voie du 27 décembre 2019 a eu lieu. Le machiniste a rapidement arrêté le convoi sur instruction du second agent situé dans le locotracteur. Le convoi s'est arrêté à hauteur du passage à niveau de la Glacière, le quatrième wagon obstruant le passage à niveau. ESSO a mis en œuvre des moyens d'expertises et d'investigations pour comprendre et assurer la sécurité du transport ferroviaire. Un expert judiciaire a réalisé une expertise métrologique et métallurgique, l'expertise a conclu que l'infrastructure, à elle seule, ne pouvait expliquer la sortie de voie. Le deuxième expert judiciaire a réalisé une expertise métrologique des wagons et n'a pas mis en évidence de défaut antérieur sur les essieux. ESSO s'est approprié l'ensemble des préconisations des deux experts. Un programme de travaux se poursuit sur l'année 2020.

Un programme d'inspections mensuelles et un audit complet des voies ferrées sont mis en place. Le développement et la consolidation du système de gestion de la sécurité propre à la circulation des voies ferrées a mené à un audit externe en octobre 2020. L'audit conclut à un bon état général de la voie courante, une géométrie compatible avec les vitesses pratiquées, des rails compatibles avec la charge à l'essieu et des tire-fonds et éclisses en bon état. Un contrat de maintenance des voies ferrées est mis en place.

Le programme d'amélioration pour 2020-2021 comprend :

- l'entretien des voies ferrées
- l'inspection des cuves de stockage d'éthanol
- la modernisation des accessoires du bac n°14 et n°2
- la rénovation des cuves tampons de dépotages des wagons
- la poursuite des améliorations initiées par le SGS
- la continuation du programme de formation
- la maîtrise opératoire

Enfin, ESSO a fait l'objet d'un arrêté préfectoral complémentaire, d'une mise en demeure et de deux arrêtés préfectoraux. Trois inspections ont eu lieu sur le site au premier semestre 2020.

M. le Secrétaire Général donne la parole à M. Baggi.

M. Baggi souhaite des précisions quant aux différences des deux expertises. Il souhaite également savoir si la DREAL a demandé une expertise « indépendante ». Il remarque que, malgré toutes les précautions prises, un incident est survenu tout en reconnaissant qu'ESSO ait pris cela au sérieux, et note que de l'argent est mis à profit pour éviter que cela ne se reproduise.

M. le Secrétaire Général répond que le premier rapport d'expertise a été commandité auprès du cabinet d'études Claraco et donnait des indications sur le voilage d'un essieu, à lui seul ce constat n'aurait pas pu provoquer le déraillement. Une seconde expertise a été demandée dont les conclusions ont été reçues par les services de l'état en novembre 2020. La Préfecture a saisi l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) sur le résultat de ces expertises, et à ce jour, aucun retour n'était disponible.

M. Stern ajoute que ces opérations ont nécessité l'intervention de grue et d'entreprises spécialisées. Le confinement lié à la gestion de la crise sanitaire de l'épidémie de Covid-19 a retardé un certain nombre d'opérations dont le démontage du wagon qui n'a pu avoir lieu qu'au mois de juin. La différence entre les deux expertises s'explique par des domaines de compétences différents. L'ensemble des conclusions ont été reprises par ESSO pour à renforcer la sécurité du transport ferroviaire.

M. Rivière demande si l'ensemble des éléments analysés seront transmis au site Total de Lespinasse qui est également desservi par une voie ferrée.

M. le Secrétaire Général explique que chaque site est particulier, mais chaque industriel sera sensibilisé et alerté sur les faits constatés.

M. Rivière prend acte de l'engagement sur les conséquences de cet incident en matière de vérification supplémentaire.

M. Baggi explique qu'ils ont suivi les travaux pratiqués sur la voie ferrée et demande s'ils peuvent avoir accès aux rapports d'expertises.

M. Stern indique que les rapports d'expertises sont à disposition des autorités administratives en charge de la surveillance du site. Ces rapports sont techniques et les conclusions des rapports ont été partagées. Le suivi des actions entreprises par ESSO est formalisé et documenté, il est à disposition de l'administration dans le cadre du suivi du site.

M. Baggi demande si un membre du bureau peut les lire.

M. Stern dit qu'il peut les présenter et les expliquer. Ces documents demandent l'intervention d'une tierce personne afin de bien exposer les indications contenues dans les documents. Un temps d'échange est proposé pour expliquer les conclusions de l'expert et les démarches entreprises par ESSO.

M. Baggi est d'accord pour organiser une réunion d'échange autour des conclusions de l'expert.

M. Stern pense que c'est important de comprendre la démarche mise en œuvre pour le suivi des voies ferrées. La prévention et l'entretien des voies sont des éléments fondamentaux de la sécurité du transport ferroviaire.

M. Baggi trouve appréciable que tout soit pris en compte et donne son accord pour une lecture commentée des documents au sein du bureau.

Mme Farcy est ravie du travail réalisé en collaboration avec le laboratoire départemental. Elle fait part du fait que le conseil départemental souhaite recevoir les rapports complets pour transmission à ses services compétents, le but étant d'être rassuré sur la sécurité du site pour le citoyen.

M. le Secrétaire Général rappelle que la réunion du bureau est toujours d'actualité dès lors que les éléments de l'EPSF seront reçus.

Mme Farcy réagit en expliquant que le conseil départemental ne fait pas partie du bureau, raison pour laquelle elle souhaite que la collectivité soit informée.

M. le Secrétaire Général explique que la réunion de bureau peut être une réunion de concertation. Une visite de site a également été évoquée précédemment, avec l'accord de l'industriel, et lorsque les conditions sanitaires seront réunies, elle sera organisée. Il propose ensuite de passer au bilan 2019 de STCM.

M. Fesard résume le bilan santé-sécurité pour l'année 2019 : zéro accident de travail sans arrêt, un presque accident et 110 situations dangereuses identifiées. Le site n'a pas connu d'accident de travail avec arrêt depuis plus de 1400 jours.

S'agissant de la plombémie, un suivi est pratiqué tous les trimestres sur chaque salarié. A ce jour, le taux de plombémie est en baisse et ce, depuis le deuxième trimestre de l'année 2019.

Le bilan d'activité du site est ensuite détaillé : près de 12 000 tonnes de batteries ont été réceptionnées et traitées par broyage.

Concernant les incidents de l'année, le POI a été déclenché par deux fois suite à des départs de feu survenus en janvier et septembre 2019. Le détail de ces deux événements est présenté.

M. Fesard fait ensuite état du bilan du SGS (Système de Gestion de la Sécurité). Il indique, à la demande de la DREAL, qu'une étude complémentaire a été réalisée par l'INERIS sur les causes profondes des départs de feu et les mesures éventuelles à mettre en place. Les conclusions montrent que les mesures de maîtrise de risques étaient satisfaisantes.

Le bilan environnemental est ensuite présenté. Il porte sur les résultats des mesures des rejets atmosphériques, des rejets de la station de traitements des eaux, des eaux souterraines et des retombées dans l'environnement, y compris dans les végétaux.

Il annonce que le processus de fermeture du site a été entamé et qu'il n'y a plus aucune batterie sur le site de STCM.

M. Baggi veut savoir comment a été résolu le problème des départs de feu dû aux batteries qui étaient plus ou moins chargées, ce qui entraînait des court-circuits.

M. Fesard explique qu'ils font face à ce genre de situation grâce aux mesures de maîtrise de risques mises en place. Des systèmes de détection incendie de deux technologies différentes fonctionnent en permanence. Quand le personnel est présent sur site, les alarmes sonores sont déclenchées et signalées dans la salle de contrôle. En cas d'absence, la surveillance est assurée par une société spécialisée. Il y a également un système d'astreinte du personnel STCM avec des personnes formées au POI.

M. Baggi demande s'il est possible de procéder à un déchargement plus adapté des batteries ou de les séparer.

M. Fesard explique que la plupart des batteries sont reçues dans des bennes, de fait il est difficile d'éviter le contact entre les deux pôles. S'agissant des batteries reçues en bac, les risques sont bien moindres.

M. Martin demande si un seuil réglementaire est défini pour la plombémie.

M. Fesard indique que le seuil réglementaire actuel est de 40 µg/dL et la moyenne des salariés de la société est à 8µg/dL.

M. Baggi demande si une évaluation de l'état de la pollution des sols de l'entreprise du site est prévue.

M. Fesard explique que de nombreuses études ont déjà été faites par le passé pour évaluer le niveau de pollution. La fermeture du site va induire une phase de démolition et de dépollution. STCM assumera ses responsabilités et compte se faire accompagner par des experts et les services de l'État.

Mme Farcy demande si une reconversion professionnelle des salariés est prévue compte tenu de la fermeture.

M. Fesard répond que le processus de fermeture concerne sept employés pour lesquels un plan de reclassement interne a été proposé. À défaut d'acceptation par le personnel, un processus d'accompagnement pour une aide au retour à l'emploi est prévu. Sur les sept, quatre personnes sont proches de faire valoir leur droit à la retraite.

4. Fermeture définitive de STCM

M. Cortes présente le cadre réglementaire de la fermeture définitive de STCM. La première phase concerne la mise à l'arrêt du site avec la notification par l'exploitant de la cessation de l'activité. Elle a été réalisée officiellement le 27 novembre 2020. La mise en sécurité immédiate du site concerne l'évacuation des produits dangereux. Des dispositions sont à prendre pour l'interdiction d'accès au site, la suppression des risques et la poursuite de la surveillance. À l'issue de la première phase de mise en sécurité, une inspection de la DREAL sera effectuée

La deuxième phase concerne l'usage futur des terrains, l'exploitant doit proposer un usage au propriétaire et à la mairie ou l'établissement public en charge des questions d'urbanisme. Un courrier a été notifié à Toulouse Métropole le 28 novembre 2020, avec une proposition d'usage de type industriel. La mairie a trois mois pour y répondre. À défaut d'accord, l'usage retenu est un usage comparable à la dernière utilisation, c'est-à-dire un usage industriel. Par la suite, l'exploitant va transmettre un mémoire contenant les diagnostics des sols et un plan de gestion. La régulation des travaux se fera au travers d'un arrêté préfectoral complémentaire. Après réalisation des travaux, l'inspection constatera et établira un procès-verbal de bonne réalisation des travaux.

Un cadre méthodologique a été défini par le ministère au travers d'une note ministérielle d'avril 2017.

M. Baggi demande si la dépollution est réalisée en cas de changement d'activité et si une collectivité devrait endosser la dépollution du site.

Il rappelle les discussions sur la dépollution au sein de la société AZF en 2004 : six cents millions d'euros ont été demandés pour dépolluer le site. Tandis que sur le site des Ponts-Jumeaux, des déchets sont enfouis dans un sarcophage de béton sous mille deux cents logements.

Il veut comprendre les différentes règles qui s'appliquent.

M. Cortes répond que les principes appliqués sont définis par différents textes.

Il rappelle que le type d'usage futur va déterminer le niveau de dépollution à atteindre.

Le risque sanitaire est analysé pour le type de population exposé à la pollution. Si, à long terme, un changement d'usage est proposé (par exemple, passage d'un usage de type industriel à habitation), la mise en compatibilité sera à la charge de l'aménageur.

Concernant AZF, une partie des terrains a été dépolluée (Oncopole), et il subsiste des polluants sur une autre partie. Cette dernière zone a fait l'objet d'une servitude d'utilité publique la rendant inconstructible. C'est d'ailleurs pourquoi Toulouse Métropole y a implanté des panneaux photovoltaïques.

Le principe du sarcophage, qui est réglementaire, est que des polluants peuvent être confinés sur place tant qu'une traçabilité est présente.

M. Marquie sait qu'il existe des sarcophages sur la zone des Ponts-Jumeaux, pour autant il veut savoir si un suivi est réalisé et quelle est la durée de survie de ces sarcophages.

M. Cortes répond qu'à sa connaissance il n'y a pas de suivi particulier. Ce qui est appelé sarcophage est le confinement des terres polluées sous une couverture étanche, situé dans la partie voirie et jardin. Il semble que les propriétaires ont été informés lors de la signature chez le notaire.

M. Marquie explique que le sarcophage est bien en dessous des parkings et des habitations. La question sur le suivi du maintien du confinement est reposée.

M. Marquie précise avoir les plans en sa possession et savoir précisément où est situé le sarcophage.

M. Fesard fait état de l'historique de la STCM. La situation économique du site s'est dégradée ces dernières années ce qui a conduit à fermer le site. Le processus social légal a été respecté, les représentants du personnel ont été consultés, un plan de reclassement interne et externe a été proposé. Le broyage des batteries s'est arrêté fin novembre 2020, l'évacuation des produits dangereux et des déchets a été entamée. Plus aucune batterie, ni polypropylène ne sont présents sur le site. L'évacuation des pâtes de plomb vers d'autres sites du groupe est en cours de finalisation. L'évacuation des autres déchets se poursuit sur la fin de l'année 2020 et le début de l'année 2021.

Concernant la mise en sécurité du site : la clôture est en bon état, le site est surveillé par une société de gardiennage. La gestion des eaux de surface va continuer et le nettoyage du site va débuter. Des diagnostics avant travaux, réalisés par l'APAVE, sont en cours concernant la pré-démolition des installations. Les rapports sont en attente de réception. La fermeture définitive du site interviendra fin 2020.

Le démantèlement des installations devrait commencer courant du premier trimestre 2021, et la réhabilitation courant deuxième trimestre 2022. L'industriel espère que cette dernière sera finie pour le premier trimestre 2023. Le bureau d'études ANTEA accompagne l'entreprise tout au long du projet. La surveillance environnementale au niveau des piézomètres, les mesures atmosphériques en périphérie du site ainsi que les analyses des rejets des eaux de surface sont maintenues.

M. Baggi demande quelle a été la proposition d'occupation future du site.

Concernant le personnel, il souhaite savoir si, pour les quatre employés proches de la retraite, un plan de retraite anticipée a été établi. Enfin, il pose la question de la présence d'amiante.

M. Fesard explique que la proposition future pour le site a été transmise à la mairie et que la volonté est d'aller vers un usage industriel. Un plan de pré-retraite n'est pas prévu, mais un plan d'accompagnement des salariés est préparé.

S'agissant de l'amiante, les diagnostics sont en cours et en attente des résultats.

Après vérification, M. Cortes apporte des éléments concernant le sarcophage précédemment évoqué : ce confinement est bien situé sous un des immeubles, sa composition est faite de matériau naturel, de la bentonite (argile), ce qui induit une durée dans le temps fiable.

Il invite chacun à consulter l'instruction ministérielle d'avril 2017 en matière de traitement des sites pollués, disponible sur internet.

M. Baggi remercie pour ces compléments d'informations et ajoute qu'il demandera les résultats des analyses des sols pour avoir une idée précise de la dépollution.

M. Martin propose de créer un groupe de travail, qui puisse se réunir tous les trimestres, afin de faire un point d'avancement sur la dépollution.

M. le Secrétaire Général pense qu'une réunion tous les trimestres semble ambitieuse.

M. Martin demande qu'un document d'information soit transmis pour avoir un suivi précis des travaux de dépollution.

M. le Secrétaire Général ajoute qu'une réunion sera reprogrammée pour échanger sur la fermeture de la société et les obligations qui en découlent en fonction de l'usage futur du site. Ces démarches vont durer un certain temps et seront évoquées lors des prochaines CSS.

M. Martin précise que la collectivité territoriale est dans l'obligation de donner une réponse dans les trois mois.

M. Cortes répond que ce n'est pas une obligation. La mairie est consultée et a trois mois pour répondre, l'absence de réponse vaut acceptation de la proposition de STCM.

M. Rivière annonce qu'il a reçu un signalement d'une riveraine concernant des odeurs lors de la dernière semaine du mois de novembre 2020. Il souhaite savoir si, en raison de la fermeture du site, des activités particulières auraient généré des odeurs.

Il demande si les autres participants ont reçu des témoignages analogues sur la même période.

M. Cortes répond qu'aucun signalement n'a été relevé et informe qu'une réponse a été apportée au courriel de M. Rivière, indiquant qu'un incendie s'est déclaré sur le site de la société Envie 2E à Portet-sur-Garonne. Il est possible que c'est cela qui a dérangé la riveraine.

M. Rivière souhaite vérifier ce point car l'incendie d'Envie 2E date du 14 novembre 2020, or la plainte fait référence à la semaine suivante.

M. Baggi indique que la mairie a fait parvenir un courrier expliquant que certaines mauvaises odeurs sont susceptibles d'être émises depuis la station d'épuration. Ces dernières pouvaient s'échelonner du 17 novembre à la fin novembre 2020.

M. Rivière se dit rassuré.

M. Hermosilla demande des précisions sur le fait que la dépollution soit effectuée en fonction du devenir du site.

M. le Secrétaire Général explique que cette approche découle de l'application de la réglementation en la matière qui veut que le niveau de dépollution soit fait en fonction de la destination future du terrain.

M. Hermosilla s'inquiète des futures installations qui pourraient s'implanter.

M. le Secrétaire Général explique que c'est la raison pour laquelle des échanges sont établis avec la collectivité afin de connaître, grâce aux documents d'urbanisme, quel sera le devenir du site. Lorsqu'une zone artisanale ou industrielle est présente, il est peu probable que soit construit ensuite une école ou une crèche. Si une évolution devait être envisagée ultérieurement, il reviendrait à l'aménageur de prendre à sa charge le coût de la dépollution.

M. Hermosilla demande confirmation sur le fait que c'est bien la mairie qui décide du devenir de cette zone et s'il faut se rapprocher de cette dernière pour savoir si le terrain pourra accueillir des bâtiments et loger des personnes.

M. Cortes explique que c'est la mairie qui fait une contre-proposition. Les documents d'urbanisme actuels ne prévoient pas d'habitations dans ce secteur. Il est injustifié de dépolluer un terrain sur lequel viendra s'installer un nouvel industriel. Le niveau de dépollution sera compatible avec l'usage futur retenu.

M. Hermosilla ajoute que, dans les environs, des cuves de pétrole étaient présentes, des logements étaient prévus mais c'est finalement une zone industrielle qui a vu le jour.

M. Cortes signale que la situation, citée par M. Hermosilla, a changé.

M. le Secrétaire Général répond que les services seront attentifs à l'usage futur du site.

M. Martin demande à qui appartient le foncier de STCM.

M. le Secrétaire Général répond qu'il appartient à STCM.

M. Rivière demande si la fermeture du site va entraîner une augmentation du transport de batteries usagées jusqu'au site de traitement.

M. Fesard répond que les batteries vont être transférées sur un site à côté d'Orléans.

M. Rivière demande s'il y a déjà eu des départs d'incendie de batteries lors du transport.

M. Fesard répond que cela a déjà dû arriver.

5. Rapport d'enquête sur le déraillement 2019 de wagons approvisionnant le site ESSO

Ce point a été évoqué lors du bilan de l'activité d'ESSO.

6. Bilan de l'activité 2019/2020 de l'inspection des installations classées

Mme Deronzier présente le bilan de l'inspection des installations classées. D'un point de vue général, ESSO a fait l'objet de trois inspections et STCM quatre. Chacune des entreprises a pu avoir un dossier instruit. En matière d'acte administratif, trois arrêtés préfectoraux ont été pris pour ESSO et deux pour STCM.

La première visite chez ESSO a été menée en février 2020. Elle portait sur les problématiques posées par la desserte du groupe pétrolier par voie ferrée. Elle a été réalisée conjointement avec la direction des transports de la DREAL Occitanie. Le bilan de la visite du site relève une non-conformité concernant le stockage temporaire de traverses de voies ferrées, un retour d'expérience de la part d'ESSO a été réalisé au niveau du groupe.

Trois autres faits ont été qualifiés susceptible de générer une mise en demeure ou de sanctions. ESSO a transmis les justificatifs entre avril et mai 2020.

La deuxième inspection a été réalisée en mai 2020, elle a été menée dans le cadre des mesures de gestion liées à la crise sanitaire de la Covid-19. Les conditions de gestion du site ont été satisfaisantes.

La troisième inspection a concerné le retour d'expérience de l'accident Lubrizol de 2019. Cet accident a donné lieu à une instruction gouvernementale et un courrier préfectoral rappelant les premières mesures à prendre. Le bilan ne fait part d'aucune non-conformité mais de trois faits susceptibles de mise en demeure ou de sanctions. Suite à l'inspection, les justificatifs ont été transmis par ESSO en juillet 2020.

Un dossier a été instruit concernant la transformation d'un bras de chargement des camions dédiés aux essences. Le dossier a été reçu en août 2019 et a fait l'objet d'une instruction de la part de l'inspection. La modification proposée n'était pas substantielle et a donné lieu à un arrêté préfectoral complémentaire actant la modification.

Le 21 novembre 2019, une mise en demeure a été prise suite à l'inspection de septembre 2019, évoquée lors de la dernière CSS. La stratégie de défense incendie n'avait pas été mise à jour par ESSO dans son POI alors que l'inspection considérait qu'une actualisation était nécessaire. Par ailleurs, un scénario d'incendie n'avait pas été pris en compte alors qu'il est défini réglementairement. ESSO a transmis un POI mis à jour, l'inspection a analysé ces éléments et a conclu que les dispositions réglementaires rappelées par l'arrêté préfectoral de mise en demeure du 21 novembre 2019 ont été respectées. Il est également apparu nécessaire de modifier l'arrêté préfectoral d'autorisation afin de préciser l'emplacement des réserves d'émulseurs. Cela a donné lieu à un arrêté préfectoral complémentaire.

M. Baggi veut savoir comment sont considérées les voies ferrées à l'intérieur du site. Concernant Lubrizol, il demande si des préconisations ont été prises sur les stockages non mobiles.

Enfin, il souhaite avoir des précisions sur les feux de bacs.

Mme Baise quitte la réunion.

Mme Deronzier explique que les voies ferrées situées à l'intérieur du site peuvent être considérées, pour certains points, comme relevant du champ de compétence de l'inspection des installations classées.

M. Baggi demande si les compétences adéquates sont présentes pour inspecter les voies ferrées.

Mme Deronzier répond que toutes les installations au sein du dépôt pétrolier sont susceptibles de faire l'objet de contrôle de l'inspection et de disposition réglementaire.

M. Cortes précise que l'inspection des installations classées est compétente dans le sens où elle vérifie qu'ESSO réalise les opérations de maintenance et de surveillance exigées au titre des installations classées pour la protection de l'environnement. Cependant, elle ne dispose pas de compétences techniques pour les voies ferrées et les wagons.

M. Baggi veut savoir quelle est l'instance qui émet un avis technique sur l'entretien.

M. Cortes répond que pour les wagons circulant sur l'ensemble du réseau ferré, c'est le même organisme. Sur la voie ferrée, il n'est pas en mesure de répondre.

M. Baggi explique qu'un déraillement peut se produire aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du site.

Mme Deronzier répond que le Système de Gestion de la Sécurité sur les voies ferrées a intégré les voies ferrées à l'intérieur du site.

M. Stern ajoute que les éléments d'analyse relèvent de l'aspect spécifique des voies ferrées de l'EPSF. Les rapports sont transmis à l'EPSF pour analyse.

M. Baggi est soucieux du fait qu'un déraillement extérieur peut avoir des conséquences graves.

M. Cortes répond à la question concernant Lubrizol : une série de textes post-Lubrizol a été publiée le 24 septembre 2020. ESSO est concerné par un certain nombre d'entre eux. Il ne

devrait pas y avoir beaucoup d'impact pour ce qui concerne l'arrêté ministériel relatif aux stockages de liquide inflammable fixe. ESSO n'est pas concerné par l'arrêté ministériel relatif aux liquides inflammables en capacité mobile.

M. Baggi demande si des incidences existent pour le site ESSO.

M. Cortes répond qu'il y a un décret et un arrêté ministériel relatifs aux installations SEVESO, un arrêté ministériel sur le stockage de liquide inflammable fixe, un arrêté ministériel sur le stockage de liquide inflammable mobile et un arrêté ministériel sur les entrepôts. ESSO est concerné uniquement par les trois premiers.

Mme Deronzier, concernant les feux de bacs, explique qu'ESSO devait évaluer des feux de bacs dans la totalité alors que l'exploitant n'avait considéré que les feux de joints de bacs.

Mme Farcy quitte la réunion.

Mme Gillet présente les inspections de STCM.

La première inspection a eu lieu le 1er octobre 2019 suite au départ de feu du 30 septembre de la même année. Le bilan relève deux non-conformités et trois observations. Un arrêté préfectoral complémentaire (réalisation d'un diagnostic des causes profondes, intégration des caméras à la chaîne de détection incendie, mise à jour du POI) a été proposé.

La deuxième inspection a eu lieu le 17 décembre 2019 et a été effectuée de façon inopinée. Le bilan de la visite présente deux faits non conformes concernant deux piézomètres avec des valeurs pH non conformes et le volume des bassins de confinement qui n'est pas toujours disponible. Un arrêté de sanction administrative pour le non-respect de la mise en demeure a été signé en août 2020, et l'amende a été réglée le 10 octobre 2020.

Une visite d'inspection a été réalisée en mai 2020 dans le cadre des mesures de gestion liées à la crise sanitaire de la Covid-19. Il en est ressorti que les conditions de gestion du site étaient satisfaisantes.

Une visite a enfin été menée en octobre 2020 avec, pour thématique, le retour d'expérience de l'accident de Lubrizol et la vérification de la configuration des rétentions du site en particulier. Le rapport est en cours de finalisation.

Un arrêté préfectoral a été pris en fin d'année 2019 prescrivant la réalisation d'un diagnostic des causes profondes des départs de feu dans les stocks de batteries. L'étude a été remise en juillet 2020. Les conclusions préconisent des points d'améliorations.

7. État d'avancement de la plaquette d'information du public et les modalités de sa diffusion (ESSO)

M. Stern déclare que la plaquette fait suite au PPI commun d'ESSO et STCM. Les commentaires de la DREAL, du SIRACED-PC et de la mairie ont été recueillis et permettront d'établir une nouvelle plaquette modifiée dans le courant du mois de décembre. La plaquette définitive sera distribuée par la mairie de Toulouse.

M. Cortes ajoute qu'il faudrait actualiser la plaquette compte tenu de la fermeture de STCM. Après analyse rapide, le PPI ne devrait pas évoluer. Il propose que la plaquette ne soit diffusée qu'après la révision du PPI prévue en 2021.

M. Stern précise qu'une nouvelle plaquette modifiée sera transmise courant décembre 2020.

M. Cortes informe que les premières remarques peuvent d'ores et déjà être prises en compte. Un exercice est prévu en 2021, la diffusion de la plaquette pourra intervenir lorsque l'ensemble des informations seront actualisées.

Mme Duquenne explique qu'il y a une périodicité à respecter pour la diffusion de la plaquette. Elle souhaite savoir ce que pense la DREAL du décalage de diffusion.

M. le Secrétaire Général indique que si la plaquette est diffusée, elle sera en partie erronée. L'information au public doit être faite sur la base des bonnes informations, sinon cela risque de créer des incompréhensions auprès des riverains.

Mme Duquenne répond que c'est plus au niveau des obligations réglementaires.

M. le Secrétaire Général explique que la fermeture de STCM est un élément nouveau et non prévisible qui s'impose. Il faut le prendre en compte dans la plaquette.

Mme Duquenne répond que cela ne pose pas de problème de décaler la diffusion et propose d'en rediscuter avec la DREAL et le SIRACED-PC.

Mme Libourel ajoute que la suppression du site STCM dans le cadre du PPI va conduire à modifier l'ensemble des panneaux mis en place pour visualiser les différents points de regroupement en cas d'évacuation. Cette modification n'était pas prévue dans le budget et découlera du futur PPI. La mairie souhaiterait avoir un exemplaire de la future version de la plaquette afin de procéder à une nouvelle relecture avant distribution.

M. le Secrétaire Général propose d'en rediscuter précisément.

M. Rivière demande si STCM est un élément modificateur de l'étude de dangers, qui a elle-même un impact sur le PPI et le PPRT.

M. Cortes répond que s'agissant du PPRT, une modification sera probablement nécessaire, mais elle sera minime car les mesures prévues par le PPRT commun actuel ne concernent que très peu STCM.

Il y aura donc peu d'impact en matière de contenu, dans la mesure où le règlement du PPRT prévoit qu'aucune autre entreprise ne peut s'implanter. Il faudra que ce règlement soit modifié. Le ministère a été consulté, une réponse est attendue.

La question de l'incidence sur le PPI est posée.

M. Cortes répond que, le PPI intégrant l'ensemble des scénarii de chaque étude de dangers, une partie de ceux-ci va disparaître. Une révision des documents est prévue.

Par ailleurs, il est précisé que, même si une étude de dangers disparaît, le périmètre actuel du PPI reste indépendant du départ de STCM.

Enfin, il ajoute que sur le PPRT actuel, il y a un contentieux en cours dont le jugement est attendu.

M. le Secrétaire Général conclut que des évolutions sont prévues en raison de la fermeture de STCM.

Concernant la plaquette d'information du public, une réunion doit être programmée afin de corriger l'ensemble des anomalies et procéder à une mise à jour.

Ainsi, et comme le soulignait Mme Duquenne, cela permettra que les riverains aient une information d'autant que la redéfinition d'un PPI prend du temps.

Le SIRACED-PC indique que le PPI doit être actualisé et révisé en 2021. Des échanges sont déjà en cours concernant la plaquette. ESSO doit retravailler le projet pour tenir compte des retours. Aussi, le périmètre sera retravaillé en fonction de la révision du PPI et ces éléments seront reportés dans la plaquette.

8. Point d'avancement post-PPRT

M. Cortes indique que le PPRT, approuvé le 12 juin 2017, prévoit une mesure de délaissement sur deux terrains immobiliers.

Un propriétaire ne s'est pas manifesté, un autre a demandé un délaissement qui a donné lieu à des échanges avec Toulouse Métropole.

La procédure a été suspendue suite à la découverte d'une pollution des sols sur le terrain. Des négociations sont en cours entre le propriétaire et Toulouse Métropole.

9. Questions diverses

M. Baggi demande des compléments d'information sur les deux procédures juridiques en cours. Deux documents ont été versés au dossier les 21 et 28 octobre 2020. Il souhaite connaître les contenus.

M. Cortes répond que seul le tribunal est apte à répondre.

M. le Secrétaire Général conclut que suite aux éléments obtenus au regard de l'EPSF, une information sera prévue ainsi qu'une concertation avec les acteurs concernés sur le devenir du site de la STCM.

Il remercie l'ensemble des participants.

Levée de séance à 13h35

Pour le préfet et par délégation,
Le secrétaire général

Denis OLAGNON

