

CSS Fondeyre
Mardi 12 octobre 2021
Procès-verbal

Intitulé	Nom	Statut	Présent/Excusé/Absent
collège administration			
Préfecture Haute-Garonne	Denis Olagnon Anabel Lesourd		Présent Présente
SIRACED PC	Aurore Maurice		Présente
SDIS	Philippe Sans		Présent
DREAL	Rémy Cortes		Présent
DDETS	Olivier Deblonde		Excusé
DDT			
Direction Interrégionale Sud-Ouest			
ARS			
collège collectivités			
Mairie de Toulouse	Patricia Bez Céline Dufraisse Nathalie Libourel	Titulaire Suppléant	Excusée Excusée Présente
Conseil Départemental	Marie-Claude Farcy Jean-Michel Fabre Frédéric Fournier	Titulaire Suppléant	Présente Absent
Toulouse Métropole	François Chollet Jean-Pierre Gasc	Titulaire Suppléant	Absent Absent
collège riverains			
VNF	David Baichere Florent Bousquet	Titulaire Suppléant	Absent Absent
CCI	Jean-François Rezeau Henri Vitrice	Titulaire Suppléant	Absent Absent
FNE	Alain Rivière	Titulaire	Présent
Comité de Quartier Nord Minimes	Christian Hermosilla Serge Baggi	Titulaire Suppléant	Présent Présent
EUROPORTE	Christophe Bourson Jérôme Laciani	Titulaire Suppléant	Présent Absent
Comité Quartier Ginestous/sesquières Comité des 7 deniers	Gérard Gervois Marcel Martin	Titulaire Suppléant	
Yéo Frais	Elodie Estrade Sébastien Gleyzes	Titulaire Suppléant	
Comité de Quartier de Lalande Comité de Quartier des Ponts- Jumeaux	Brigitte Morhain Claude Marquie	Titulaire Suppléant	Présent Présent
collège exploitants			
STCM	Cécile Baulin	Titulaire	Présent
ESSO SAF	Julien Stern	Titulaire	Présent
Collège salariés			
STCM	Florian Woropaj Rémi Candeloro Mme Duquesne	Titulaire Suppléant	
ESSO SAF	Albert Varlet Rémy de Oliveira	Titulaire Suppléant	

Ordre du jour :

1. **Approbation du compte-rendu de la CSS du 3 décembre 2020**
2. **Bilan de l'activité 2021 et présentation du résultat des investigations et du plan d'action ESSO concernant l'incident Wagons**
3. **Bilan de l'activité 2021 de l'inspection des installations classées pour ESSO**
4. **Présentation du bilan environnemental 2020 et avancement des opérations de démantèlement et de la préparation des opérations de réhabilitation du site de STCM**
5. **Bilan de l'activité 2021 de l'inspection des installations classées pour STCM**
6. **Questions diverses**

Ouverture de la séance à 14h35 sous la présidence de M. Olagnon, secrétaire général de la préfecture.

1. Approbation du compte-rendu de la CSS du 3 décembre 2020

M. Baggi souhaite que soit rectifié le paragraphe suivant en page six :

« 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 ».

Il ne s'agit pas de six cents millions d'euros mais entre deux cents et deux cent cinquante millions d'euros.

Aucune autre observation n'étant apportée, le compte rendu du 3 décembre 2020 est approuvé.

Les cinq comités de quartier souhaitent faire ensuite une déclaration préalable :

« L'ordre du jour de la CSS de ce jour qualifie le déraillement de deux wagons d'hydrocarbures survenu le 27 décembre 2019 d'incident wagons. Pour les cinq comités de quartier il convient de ne pas minimiser cet événement. Il s'agit d'un accident à la gravité évidente confirmant la justesse de crainte maintes fois évoquée en particulier lors de l'instruction du dernier plan de prévention des risques technologiques approuvé le 12 décembre 2017. Sous réserve des enquêtes en cours, les suites pourraient constituer une mise en danger de la vie d'autrui.

Le PV de la CSS du 3 décembre 2020, qui utilise le terme de sortie de voie, mentionne l'intervention de deux experts judiciaires. Nous posons la question :

« Quel juge les a désignés et quel est le contenu exact de leur mission ? ».

Les comités de quartier répètent pour la énième fois, qu'ils souhaitent avoir communication de ces rapports d'expertises ainsi que des différents audits des voies ferrées mis en place avant l'accident 2018-2019 et après l'accident 2020-2021 dans leur intégralité et non sous forme d'un seul résumé ou de commentaires.

L'accident du 27 décembre 2019 a aussi démontré combien l'approvisionnement en hydrocarbures était complexe et particulièrement sensible de part la multiplicité des acteurs ayant en charge une action dans le processus. Aussi, comme évoqué lors de la dernière CSS, les comités de quartier demandent la communication du rapport de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) propre aux voies ferrées tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du site, mis en place après l'accident.

Enfin, concernant la STCM, les comités de quartier sollicitent la communication :

- des analyses de sol avec cartographie des pollutions de l'ensemble de la surface occupée par l'entreprise,
- des procédures de désamiantage,

ainsi qu'une visite de site avant la fin de l'année 2021. Merci »

M. le Secrétaire Général remercie M. Baggi et précise qu'ils auront l'occasion de revenir sur certains points de l'ordre du jour.

2. Bilan de l'activité 2021 et présentation du résultat des investigations et du plan d'action ESSO concernant l'incident Wagons

M. Stern présente le bilan sécurité de l'année 2020 et les perspectives pour l'année 2021.

Il détaille les actions de prévention réalisées en 2020 :

- modernisation du système de chargement des camions,
- inspection des cuves de stockage éthanol,
- entretien des voies ferrées,
- eaux de rejet,
- suivi trimestriel de la nappe phréatique par des relevés piézométriques,
- poursuite des améliorations initiées par le SGS.

Le bilan du Système de Gestion de la Sécurité relatif à l'année 2020 est particulier en raison de la crise liée à la Covid.

Des mesures sanitaires ont été mises en œuvre tout en assurant le fonctionnement du dépôt en toute sécurité. Les activités ont été réduites lors de la période de confinement.

Le programme de formation a été maintenu.

La gestion de la sécurité du personnel a été poursuivie. La gestion des opérations a été redéfinie par ordre de priorité. Les procédures globales et locales ont été mises à jour. Un exercice incendie par mois a été effectué.

En 2020, sept cent quatre-vingt-neuf permis de travail ont été délivrés. Les contrôles d'équipement MMR et ESP, au nombre de mille quatre cent quarante-quatre, ont été réalisés. Cinq dossiers ont été complétés. Les retours d'expérience ont été complétés.

Il n'y a pas eu d'incident significatif (pas d'incendie, pas d'accident de personne, aucun épandage sur terre ou dans l'eau, aucun débordement de réservoir, aucun niveau haut de bac déclenché, aucun déclenchement du POI).

Le dernier exercice POI avec le SDIS a eu lieu le 9 novembre 2020. Le dernier exercice PPI a eu lieu le 20 mars 2019. Douze exercices internes sont effectués par an. Un exercice de cybersécurité a été effectué afin de tester la capacité de l'entreprise en cas d'absence de réseau informatique.

Les détails des incidents et presqu'incidents sont donnés. L'entreprise ESSO compte onze incidents ou presqu'incident concernant le chargement, six concernant le stockage, huit concernant la voie ferrée, trois concernant la défense incendie et dix sont considérés comme autre.

M. Baggi fait état de deux remarques.

La première concerne la société tierce en charge des voies ferrées. Lors de l'élaboration du PPRT, le sujet a été abordé plusieurs fois mais il avait été indiqué que ce sujet ne rentrait pas dans le cadre du PPRT et que cela relevait d'une autre législation.

La deuxième remarque se rapporte au terme « incident ». Il considère qu'il s'agit d'un accident, bien qu'heureusement il n'y ait pas eu de dommage. Il félicite le représentant ESSO pour sa prise en considération des remarques du Comité de Quartier Nord Minimales sur le passage d'individus lorsque la barrière est fermée.

Mme Farcy remercie M. Stern pour sa présentation détaillée. Elle souhaite savoir si un cadre réglementaire est établi concernant l'incident du wagon et dans le cas où il y aurait un contrôle de la part de l'autorité, en connaître la nature. Au nom du département, elle demande la transmission des rapports d'expertises dans un esprit d'analyse.

M. Cortes indique qu'un extrait de l'avis de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) sur les rapports d'expertise a été introduit dans la présentation de la DREAL. Il précise qu'il ne s'agit pas d'un rapport à proprement parlé mais d'un e-mail.

Concernant la différence entre un incident et un accident dans le domaine des installations classées pour la protection de l'environnement, il précise qu'un accident a des conséquences sur les personnes ou l'environnement, un incident aucune.

Enfin, il rappelle que le PPRT est un document qui permet de maîtriser l'urbanisme autour des établissements SEVESO. Il relève du code de l'environnement. Son champ d'application porte sur les établissements SEVESO seuil haut qui sont des installations classées pour la protection

de l'environnement. Les voies ferrées, même si elles sont connectées aux établissements, ne rentrent pas dans ce champ. Celles-ci relèvent du code du transport.

M. Baggi demande alors quelle est la différence entre un incident et un presque incident.

M. Cortes répond qu'un presque incident est une situation dégradée qui aurait pu conduire à un incident, mais qui ne s'est pas « concrétisé ».

M. le Secrétaire Général précise que le presque incident, dans l'échelle de gravité, est moindre que l'incident.

Mme Farcy demande confirmation auprès de la DREAL qu'il n'y a pas de rapport d'expertise de l'EPSF, mais juste un avis synthétique.

M. Cortes acquiesce et précise que la DREAL, n'ayant pas en charge le suivi réglementaire des voies ferrées, n'a aucune légitimité à demander à la société ESSO la transmission de leurs audits. En revanche, elle pourra transmettre aux membres de la CSS l'avis de l'EPSF, ce dernier ayant donné son accord.

M. Rivière veut savoir si l'incident du rail cassé au niveau d'un aiguillage évoqué par ESSO a eu lieu avant la mise en place des mesures indiquées par l'entreprise et si cet incident est susceptible de se reproduire.

M. Stern répond que ce rail a été déclaré cassé suite à un phénomène rare de rupture franche. L'entreprise ESSO a mis en place deux démarches, la première pour comprendre les causes, et la seconde pour assimiler le comportement et les différentes interventions à intégrer à la suite de la découverte de ce rail cassé.

Une entreprise bordelaise est venue vérifier et réparer la métallurgie. Cette dernière n'a pas dégagé de cause évidente. Le bon réflexe a été d'arrêter la circulation des wagons, ainsi la situation a pu être traitée sereinement.

M. Baggi veut connaître l'emplacement du rail cassé.

M. Stern indique qu'il est situé à proximité de l'entrée du site ESSO et laissait libre la voie d'accès pour les pompiers.

M. le Secrétaire Général propose à l'entreprise ESSO de présenter le résultat des investigations et du plan d'action concernant l'incident du wagon survenu en décembre 2019.

M. Stern rappelle qu'ESSO a repris l'exploitation et l'entretien des rails depuis le 1er janvier 2019. Le 27 décembre 2019, un incident s'est produit : une sortie de voie du boggy arrière du 3^e wagon et du boggy avant du 4^e wagon d'un convoi de 14 wagons à la hauteur du passage à niveau de la Glacière. Le machiniste a arrêté rapidement le train sur instruction du second agent situé en queue de convoi. Le 4^e wagon a été remis sur les rails et évacué le jour même tandis que le 3^e wagon a été évacué le lendemain. Il détaille le bilan des investigations et présente un résumé des actions prises par ESSO.

Mme Farcy s'informe du cadre réglementaire régissant le plan d'action.

M. Stern indique qu'il appartient à la société ESSO d'assurer la sécurité de l'approvisionnement du dépôt au moyen d'un système de gestion de la sécurité encadrant l'exploitation des voies ferrées.

Il précise que les travaux d'entretien ferroviaire ont été poursuivis par la mise à nu du travelage aux abords du passage à niveau de la Glacière. Une inspection mensuelle des voies ferrées, ainsi qu'un audit complet des voies ferrées ont été réalisés en février 2020. Ce dernier est contrôlé sur la base du référentiel SNCF. En 2021, un contrat de maintenance des voies ferrées a été mis en place. Il comprend des visites préventives systématiques, des réparations et des travaux d'entretien.

Mme Farcy est très satisfaite de ces études et souhaite savoir si elles peuvent être partagées.

M. Stern a pris note de la demande et propose que ces rapports d'expertise, pour des raisons de confidentialité, soient consultés dans les locaux des services de l'état.

M. Baggi apprécierait de pouvoir consulter ces différentes expertises puis demande une explication concernant le delta de résultat d'analyse entre l'expertise de M. Claraco et de M. Dubernard.

M. Stern répond que les avis n'ont pas été donnés en même temps. Le premier avis de M. Claraco a été étoffé par M. Dubernard qui a écarté la cause du wagon. L'avis de l'EPSF ne fait que confirmer l'avis des tiers experts.

M. Baggi demande si l'EPSF confirme les faiblesses des infrastructures dues à un défaut de drainage.

M. Stern répond par la positive et ajoute que les experts avaient relevé cette faiblesse.

M. Baggi souhaite confirmation du fait que le problème identifié vient de l'infrastructure.

M. Stern confirme. Il n'y a pas eu de mise en évidence d'une cause propre aux wagons.

M. Baggi et Mme Farcy apprécient cette discussion claire sur l'incident.

M. Rivière souhaite plus d'informations sur le calendrier relatif au rail cassé et au plan d'action.

M. Stern explique qu'il s'agit d'un événement d'août 2020, donc antérieur à la mise en place du contrat de maintenance systématique des voies ferrées. Depuis cette surveillance systématique et des travaux d'entretien préventifs ont été mis en place.

M. Rivière demande si le problème du drainage insuffisant est réglé.

M. Stern explique que la question est traitée en deux étapes. La première consiste à traiter les conséquences de ce drainage insuffisant au travers du plan de maintenance et d'une surveillance renforcée, notamment lors des épisodes pluvieux. La seconde étape sera d'améliorer le drainage de l'eau, un écoulement venant parasiter les voies ferrées. À ce titre, des actions seront à entreprendre auprès de certains riverains.

M. Baggi explique que la question de la voie ferrée a été évoqué avec le pôle technique de Toulouse Métropole et veut avoir confirmation que la préfecture a saisi l'EPSF sur le résultat de ces expertises. Il souhaite également savoir si l'expertise d'EPSF permet de confirmer les deux premières expertises.

M. le Secrétaire Général explique que les éléments de l'entreprise ESSO ont été transmis à l'EPSF.

M. Cortes ajoute que l'EPSF est un organisme rattaché au ministère, qui fonctionne de manière autonome. Il ne s'agit pas d'une saisine réglementaire comme cela peut être fait pour une tierce expertise d'étude de danger par exemple.

M. Stern détaille le programme d'amélioration pour 2021 et 2022 qui prend en compte :

- La continuité de l'entretien des voies ferrées,
- La modernisation des accessoires du bac numéro quatorze et du bac numéro deux,
- La modernisation de l'automate incendie,
- L'achèvement de la rénovation des cuves tampon de dépotage des wagons,
- Le remplacement des vannes d'arrêt des bras de chargement des camions-citernes,
- La poursuite des améliorations initiées par le SGS (retour d'expérience, programme de formation, maîtrise opératoire).

M. Baggi demande des précisions sur l'amélioration des cuves de dépotage des wagons.

M. Stern explique que les cuves étant anciennes, elles sont remplacées par des nouvelles.

S'agissant de l'écoulement des eaux pluviales, M. Rivière demande si la ville de Toulouse a été sollicitée.

M. Stern répond qu'une fois le besoin défini, la ville de Toulouse sera sollicitée.

M. Baggi indique qu'un renforcement de la sécurité piéton a été fait sur le passage de la Glacière. De plus, une étude est en cours pour éviter le stationnement des véhicules sur le bas-côté dans la mesure où il empêche de voir les différents panneaux de sécurité.

M. Stern remercie M. Baggi d'en faire état d'autant qu'il s'agit d'un problème relevé par les tractionnaires.

3. Bilan de l'activité 2021 de l'inspection des installations classées pour ESSO

M. Cortes établit un bilan général de l'action de l'inspection des installations classées sur l'entreprise ESSO. Deux inspections ont eu lieu, un dossier a été instruit et aucun acte administratif n'a été pris en 2021.

La première visite a eu lieu le 9 mars 2021 et portait sur la gestion des pertes d'utilités (alimentation électrique en particulier).

Le bilan fait part d'aucune non-conformité, de deux faits qualifiés de susceptible de mise en demeure ou de sanction. Le soir même, ESSO a adressé à l'inspection des éléments justifiant que les faits qualifiés ont été corrigés.

Une nouvelle visite a été réalisée le 10 mars.

Le réexamen quinquennal de l'étude de dangers a été remis le 1er mars 2021. Une demande de complément a été faite le 27 mai 2021. Les compléments viennent d'être transmis par ESSO et sont en cours d'examen.

Suite à un avis ministériel de 2017, ce réexamen prend désormais la forme d'une notice qui, au travers de 11 critères examinés, doit permettre de définir si l'étude de danger doit être refondue ou simplement réactualisée.

M. Baggi sollicite des informations complémentaires concernant les contrôles de géométrie des voies.

M. Stern précise qu'un engin géométrique est utilisé pour vérifier différents points, la société s'assurant que les rails respectent les tolérances fournies dans le référentiel SNCF. Ce contrôle de géométrie est fait trimestriellement.

M. Baggi demande le détail des onze critères de la notice de réexamen de l'étude de dangers.

M. Cortes répond qu'il n'est pas en mesure de les détailler en séance, mais propose de transmettre aux membres de la CSS l'avis ministériel, lequel concerne l'ensemble des points qui ont pu changer depuis la dernière EDD (modification des installations, évolution de l'environnement du site, de la réglementation et de l'état des connaissances etc.).

M. Baggi demande si le départ de la société STCM constitue une modification de l'environnement eu égard à l'étude de dangers ESSO.

M. Cortes répond par la négative dans la mesure où aucun effet domino de STCM vers ESSO n'avait été mis en évidence.

M. Rivière rappelle que lors de la dernière CSS, des textes réglementaires dit « post-Lubrizol » avaient été évoqués. Il demande un point d'avancement sur la mise en œuvre de ces textes qui concernaient la fréquence des exercices PPI.

M. Cortes répond qu'il s'agit des exercices POI et indique qu'actuellement ESSO effectue plus d'exercices qu'imposés par la réglementation. Il précise qu'un exercice PPI est prévu la semaine suivant la tenue de cette CSS.

Il propose d'envoyer un lien internet à l'association correspondant à une visioconférence donnée par le ministère et présentant l'ensemble des mesures des textes post-Lubrizol.

S'agissant de la visite d'inspection, M. Rivière déclare être surpris que l'exploitant n'est par relevé lui-même l'anomalie.

M. Stern indique que ces équipements sont testés trimestriellement et qu'à la suite de ce problème, un plan d'action a été élaboré faisant état d'une vérification plus fréquente. Cependant, compte tenu des difficultés rencontrées, il a été décidé d'un remplacement par un nouveau modèle.

4. Présentation du bilan environnemental 2020 et avancement des opérations de démantèlement et de la préparation des opérations de réhabilitation du site de STCM

Mme Baulin, pour la STCM, présente le bilan sécurité et environnemental de la société pour l'année 2020.

Aucun accident n'est à déplorer. Le suivi de plombémie des salariés est bon. L'arrêt de l'activité de broyage a été réalisé courant novembre 2020. Les indicateurs d'activité du SGS sont bons.

Le bilan environnemental de 2020 porte une conformité complète des résultats de surveillance du rejet canalisé broyeur et aucune anomalie sur les rejets de métaux. Concernant les eaux de surface, aucune anomalie sur les rejets canalisés en plomb et pH n'est relevée.

Pour les eaux souterraines, les teneurs en plomb sont conformes sur tous les piézomètres depuis juin 2020. Le pH des eaux souterraines ne montre aucune anomalie pH.

Au printemps 2020, les teneurs en plomb et en cadmium des salades sont très inférieures au seuil réglementaire.

À l'automne 2020, les teneurs en plomb sont également inférieures. Concernant le cadmium, les teneurs des salades sont exceptionnellement légèrement supérieures au seuil réglementaire sur tous les sites y compris sur le site témoin distant de tout site industriel. Elle explique que les fortes chaleurs ont pu favoriser la migration vers les feuilles du cadmium présent dans le fertilisant de la terre de plantation.

Aucun dépassement de la teneur maximale en plomb et en cadmium n'est observé sur les végétaux des jardins potagers pour le printemps et autonome 2020.

M. le Secrétaire Général demande s'il y a des questions.

M. Baggi indique que les représentants seront très attentifs à la cartographie du sol réalisée dans le cadre de la dépollution du site.

Mme Farcy remercie l'exploitant pour ce bilan et pour le document qu'il a transmis relatif à la cessation d'activité.

S'agissant de la réhabilitation du site, elle souhaite savoir si une autre activité industrielle tertiaire s'installera et si cela modifiera le PPRT.

M. le Secrétaire Général indique que les réponses seront données lors de la présentation de la DREAL.

M. Baggi veut savoir si l'analyse des salades sera poursuivi dans les années à venir.

Mme Baulin explique que STCM travaille en collaboration avec la DREAL et qu'il est bien prévu de poursuivre ce suivi environnemental sur les végétaux.

S'agissant de la modification du PPRT, M. Cortes indique que, ce dernier étant commun aux entreprises ESSO et STCM, il intègre les risques d'accidents potentiels (aléas) de ces deux sites.

STCM disparaissant, l'objectif est de retirer du PPRT les aléas issus de la société STCM, la partie d'ESSO ne sera pas quant à elle, remise en cause.

Le PPRT actuel considère que le terrain de l'entreprise qui est à l'origine du risque ne peut accueillir que des activités en rapport avec l'entreprise à l'origine du risque, cela se traduit par une zone dite « grise ». Il est donc nécessaire de modifier le PPRT afin que ces terrains puissent être par la suite réutilisés pour d'autres usages.

Mme Farcy indique qu'il y a des enjeux d'urbanisation.

M. Cortes rappelle que le site est situé sur une zone d'activité et que l'activité future devra être compatible avec un usage industriel et commercial.

M. Baggi veut connaître les conséquences de la sortie de la société STCM de la zone grise en termes de contraintes liées aux terrains.

M. Cortes explique que les premières évaluations montrent que, sur un tiers du terrain, des contraintes relatives à une limitation de la présence permanente de personnel seront applicables et sur les deux tiers restants, il n'y aura aucune contrainte.

M. Baggi répond que la modification de l'usage du terrain implique une mise au point technico-administrative avant de pouvoir le vendre.

Ce que confirme M. Cortes.

Mme Farcy demande si le dossier de cessation d'activité et de mise en sécurité peut être transmis.

Mme Baulin répond par l'affirmative.

M. Cortes rappelle qu'il avait expliqué le processus de cessation d'activité lors de la dernière CSS.

La déclaration de cessation se fait par simple courrier dans lequel la société liste les mesures prises pour la mise en sécurité du site. Une inspection de la DREAL est réalisée pour constater l'ensemble des mesures. Puis, la phase de réhabilitation est amorcée, et un plan de gestion est proposé.

Ce dernier n'a pas encore été transmis à la DREAL.

M. Stern demande des précisions quant au processus de mise à jour du PPRT.

M. Cortes répond qu'il s'agit d'une procédure simplifiée qui comporte une consultation du public, c'est-à-dire via internet.

M. le Secrétaire Général propose à la société STCM de réaliser sa présentation de réhabilitation du site.

Mme Baulin relate les modifications chronologiques du site :

- décembre 2020 : évacuation des batteries et nettoyage des installations liées au broyage et au stockage de batteries,
- jusqu'à juin 2021 : démantèlement des installations de broyage puis lavage de l'atelier,
- jusqu'à juin 2021 : évacuation du plomb, aspiration, lavage des ateliers de fonderie affinage.

Elle présente ensuite le bilan des évacuations des déchets et les différents acteurs du chantier intervenant dans la démolition.

Concernant le plomb, le site comporte encore des résidus. Le nettoyage se poursuit.

Pour l'amiante, une partie des installations comporte des matériaux amiantés. Les plans de retrait des matériaux amiantés ont été soumis à la DIRECCTE. Une visite des services de la DIRECCTE a été faite en août 2021 avec un suivi des travaux.

L'étape suivante de la réhabilitation est la gestion des sols.

L'usage futur, validé par Toulouse Métropole, sera industriel et/ou commercial. Des réunions avec la DREAL et la Préfecture sont planifiées régulièrement.

L'objectif pour STCM est de revendre le site en décembre 2022, ce qui implique une modification du PPRT d'ESSO-STCM. Le site ne pourra pas être réaménagé sans révision.

M. le Secrétaire Général remercie Mme Baulin pour sa présentation.

M. Baggi souhaite savoir si une cartographie de la pollution des sols pourra être fournie.

M. Cortes répond que le document de référence est le plan de gestion. Lorsque l'arrêté préfectoral encadrant les travaux, sur la base de ce plan de gestion, sera signé, il pourra être communiqué.

M. Baggi veut connaître le délai relatif à la consultation du PPRT.

M. le Secrétaire Général indique qu'il est trop tôt pour se prononcer. La consultation se fera uniquement en ligne, sur internet. Les différents acteurs seront informés en conséquence.

M. Rivière s'interroge sur la proposition d'un usage commercial du site ce qui, à son sens, peut attirer beaucoup de sociétés.

M. Cortes explique qu'il s'agit là d'un terme générique, et que toute nouvelle implantation devra être compatible avec le zonage du PPRT. Il ajoute que dans le plan de gestion, une analyse résiduelle des risques sanitaire est réalisée ce qui implique de déterminer le type de population pouvant s'implanter.

M. Baggi demande si une remise en état du terrain pourrait être réalisée pour être, par exemple, compatible avec une crèche.

M. Cortes répond que ce type d'établissement n'est pas compatible avec les règles d'urbanisme qui prévalent dans cette zone d'activité

M. le Secrétaire Général ajoute que ce genre d'établissement demande d'autres conditions de dépollution.

Devant quitter cette commission, il remercie l'ensemble des participants pour ces échanges ainsi que le partage des informations et laisse la présidence à M. Cortes. Il déclare qu'une visite sur les sites des exploitants doit être organisée.

5. Bilan de l'activité 2021 de l'inspection des installations classées pour STCM

M. Cortes présente le bilan de l'activité de l'inspection des installations classées pour le site STCM.

Il indique qu'une visite d'inspection ayant pour thématique la mesure de mise en sécurité du site à la suite de la déclaration de cessation d'activité a été faite le 9 mars 2021. Le bilan comporte trois observations concernant la transmission de documents.

Il présente les échanges préalables avec l'exploitant qui ont eu lieu pour définir les conditions de réhabilitation du site.

Le plan de gestion est attendu de la part de STCM. L'instruction de ce plan de gestion devrait conduire l'inspection à proposer un arrêté préfectoral complémentaire qui encadrera les travaux, et surtout fixera les objectifs de réhabilitation.

Un deuxième dossier est évoqué, qui concerne des investigations sur l'impact des retombées de l'ancienne fonderie du site arrêté en 2012, hors du site. Après plusieurs échanges, la société STCM a proposé un programme d'investigations complémentaires en septembre 2021.

Une consultation de l'ARS est en cours.

M. Baggi souhaite plus d'informations sur les conséquences de l'activité de la fonderie.

M. Cortes indique que la fonderie a fonctionné des années soixante à 2012. Il explique que la détermination de l'impact de cette fonderie sur les sols est complexe dans la mesure où d'autres sources de plomb existent également comme, par exemple, l'essence plombée qui a été utilisée pendant des décennies.

Mme Baulin ajoute que des terres de remblais ont pu être également amenées avec de fortes teneurs en plomb.

M. Baggi, qui trouve rassurant que ces études soient faites, demande si l'historique des plans d'installation à la surface d'activité est disponible.

M. Cortes répond qu'effectivement ces documents existent mais ce qui est important se sont les retombées de ces émissions.

Mme Farcy indique que le Conseil départemental demandera des informations sur cette instruction.

6. Questions diverses

M. Cortes informe les membres de la CSS qu'à partir du 1er janvier 2022, les rapports d'inspection seront mis en ligne sur internet. Les formats seront standardisés et certaines informations ne seront pas publiées. La mise en ligne automatique sera faite quatre semaines après leur émission. Ces publications seront hébergées sur le site géorisques (<https://www.georisques.gouv.fr>).

Il établit ensuite un rappel sur le point d'avancement post-PPRT pour lequel deux bâtiments sont en secteur de délaissement. Un bâtiment a été acquis le 21 décembre 2020 par Toulouse Métropole, la démolition est prévue pour 2022. Le propriétaire du second bâtiment ne s'est pas manifesté, l'échéance du délaissement possible est fixée à juin 2023.

M. Baggi veut savoir quel bâtiment a fait la demande de délaissement.

Mme Libourel, de la mairie de Toulouse, répond qu'il s'agit de la SCI de l'oiseau migrateur.

M. Cortes présente l'état d'avancement de la plaquette d'information du public et les modalités de sa diffusion. L'arrêt définitif de STCM a nécessité de revoir le projet de révision de la plaquette, qui ne concerne plus désormais qu'ESSO. À noter également, qu'une mise à jour du PPI ESSO par les services de la préfecture est en cours.

Mme Duquenne, représentante des salariés d'ESSO, s'interroge sur le futur usage des terrains délaissés.

M. Cortes indique qu'ils sont acquis par Toulouse Métropole et qu'une mise en sécurité sera effectuée.

Mme Farcy demande si une délocalisation de la société ESSO est envisageable.

M. Cortes explique que ce projet n'est pas à l'ordre du jour.

M. Baggi ajoute qu'il avait été évoqué, lors de l'enquête publique sur le PPRT, de mettre en place une commission de travail pour étudier l'éventualité d'une délocalisation du dépôt d'ESSO.

M. Cortes répond que les commissaires enquêteurs avaient effectivement suggéré la création d'un groupe de travail, devant être initié par les collectivités concernées afin d'envisager les options possible.

M. Baggi demande de quelles collectivités il s'agit ?

M. Cortes n'est pas en mesure de lui répondre car cela n'était pas précisé. Il précise également les contraintes inhérentes à un éventuel déménagement d'ESSO : il s'agirait de trouver un terrain sans tiers à proximité, embranché fer, avoisinant une voie routière et dans la zone métropolitaine de Toulouse. La question du financement est également non négligeable.

M. Baggi répond qu'il aurait été plus facile de le mettre en place il y a dix ans qu'aujourd'hui.

M. Cortes indique que, du côté de l'état, la position n'a pas changé : le déménagement ne pourrait être envisagé que si son coût est inférieur à celui des mesures d'urbanisme liées au PPRT, ce qui n'est pas le cas.

Mme Farcy signale qu'elle souhaiterait que l'étude de danger révisée soit consultable.

M. Cortes répond que les études pourront être consultées dans les locaux de la DREAL ou ceux de la préfecture lorsqu'elles seront instruites.

M. Baggi précise à nouveau quels sont les documents dont les représentants des riverains attendent la communication : les rapports d'expertises, les onze critères de réexamen de l'étude de dangers et les analyses de sols de la STCM.

M. Cortes remercie les participants.

Levée de séance à 17h20

Pour le préfet et par délégation
le secrétaire général

Denis OLAGNON