

Commission de suivi de site (CSS) TotalEnergies Raffinage France, Antargaz et SFDM (Parc A) à Donges

24 septembre 2021

Compte-rendu

Étaient présents :

Collège « administrations de l'État » :

- , secrétaire général de la sous-préfecture de Saint-Nazaire
- responsable de la division des risques accidentels à la DREAL
- , chef du service des risques naturels et technologiques à la DREAL
- , Inspecteur au Ministère des Armées - Contrôleur Général des Armées
- , responsable du département santé publique et environnementale à l'ARS

Collège « élus des collectivités territoriales » :

- , Maire de Donges et membre titulaire de la CARENE pour la CSS
- adjoint à la sécurité et à la prévention, mairie de Donges
- , Maire de Montoir-de-Bretagne et membre suppléant de la CARENE pour la
- , Maire de La-Chapelle-Launay, représentant de la communauté de communes
- Estuaire et Sillon

Collège « riverains/associations de protection de l'environnement » :

- , Association Dongeoise des Zones à Risques et du PPRT (ADZRP)
- , Association de la Sauvegarde et de Protection de la Corniche Nazairienne et
- de son Environnement (SPCNE)
- et Association des Acteurs Economiques de Bonne Nouvelle
- (AAEBN)
- , Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (MNLE)
- , Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

Collège « exploitants » :

- , directeur du site Total
- , chef de centre Antargaz
- chef de la région ouest SFDM

Collège « salariés des installations classées » :

- , salarié Total
- , salarié Antargaz

Personnes qualifiées :

- Capitaine , SDIS

Personnes invitées

Inspection du travail DDETS
Direction académique des services de l'éducation nationale de Loire-Atlantique et principale du collège de Donges

Autres personnes

inspecteur à la DREAL
inspecteur à la DREAL
chargé d'opérations projets urbains à la CARENE
sous-préfecture de Saint-Nazaire
responsable du département HSE/CI, TotalEnergies Donges
TotalEnergies Donges
ingénieur sécurité environnement Antargaz
responsable QSE SFDM
Mairie de Montoir-de-Bretagne, subdélégué environnement et travaux

Organismes ou personnes excusés :

- Conseil départemental
- SNCF Réseau
- DDTM
- Services de la Préfecture (DCPPAT et SIRACED-PC)
- Représentant des salariés TotalEnergies Donges
- Représentant des Salariés Antargaz
- Représentants des salariés SFDM

Ordre du jour

- I. Validation du compte rendu de la réunion de la CSS du 15 novembre 2019
- II. Désignation des membres du Bureau, conformément à l'arrêté préfectoral du 26/10/2020 portant renouvellement de la composition de la CSS de Donges
- III. Synthèse des événements marquants intervenus au sein du site TotalEnergies Raffinage France depuis la dernière CSS du 15/11/2019 par l'exploitant et la DREAL, suivie d'une séance de questions/réponses
- IV. Synthèse des événements marquants intervenus au sein du site Antargaz depuis la dernière CSS du 15 novembre 2019 par l'exploitant et la DREAL, suivie d'une séance de questions/réponses
- V. Synthèse des événements marquants intervenus au sein du dépôt SFDM (Parc A) depuis la dernière CSS du 15 novembre 2019 par l'exploitant et le Contrôleur général des Armées, suivie d'une séance de questions/réponses

La séance est ouverte à 10 heures.

Le secrétaire général de la sous-préfecture rappelle que cette commission se tient après une année blanche puisque la dernière réunion a eu lieu en novembre 2019. Il indique que le format de cette instance a été revu afin de laisser un maximum de place aux échanges.

Il est procédé à un tour de table des participants.

I. Validation du compte rendu de la réunion de la CSS du 15 novembre 2019

Le compte rendu n'appelle pas de remarques particulières de la part des membres de la CSS.

II. Désignation des membres du bureau, conformément à l'arrêté préfectoral du 26/10/2020 portant renouvellement de la composition de la CSS de Donges

Le secrétaire général de la sous-préfecture rappelle que le bureau fixe l'ordre du jour et doit être composé d'un représentant de chacun des collèges.

Pour le collège « riverains/associations de protection de l'environnement », l'AAEBN et l'ADZRP se portent candidat pour être membre.

Un représentant de l'ADZRP s'étonne de la composition de ce collège, dans lequel figurent le Président du directoire du Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire ainsi que le Directeur territorial Bretagne/Pays de la Loire de SNCF Réseau. Dans l'ancien arrêté préfectoral, ces entreprises siégeaient dans le collège "Exploitants des Installations classées".

Un représentant de la DREAL indique que ces deux entreprises ont des sites en étroite proximité géographique avec les sites industriels concernés. Elles sont donc bien riveraines de ces sites Seveso seuil haut et ne peuvent être considérées comme des installations classées pour laquelle la commission de suivi de site a été créée.

Selon l'ADZRP il s'agit d'une erreur d'interprétation, la vocation du collège « riverains/associations de protection de l'environnement » n'étant pas d'accueillir des grandes entreprises mais des associations et des représentants des riverains. Les représentants du MNLE et de l'association SPCNE approuvent l'intervention de l'ADZRP.

S'agissant précisément de la composition de ce collège, le secrétaire général de la sous-préfecture fait valoir que l'arrêté préfectoral du 26/10/2020 n'avait pas alors été remis en question et qu'une réponse écrite a été adressée le 30 juillet dernier à l'ADZRP par Monsieur le sous-préfet.

Le représentant de l'association SPCNE annonce qu'il soutiendra la candidature du représentant de l'AAEBN.

La représentante du Grand Port Maritime indique que le GPM ne souhaite pas particulièrement être représenté au sein du bureau mais soutient la candidature de l'AAEBN. Elle ajoute que le GPM est intégré au collège des riverains sur Le Havre.

Le secrétaire général de la sous-préfecture propose alors de procéder à un vote à main levée sur les deux candidatures exprimées, étant précisé que seuls les membres dudit collège participeront au vote.

La candidature du représentant de l'ADZRP reçoit deux voix tandis que trois voix s'expriment en faveur de l'AAEBN.

Après discussion, le bureau est ainsi constitué :

- Collège "Administrations de l'Etat" :

Le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement ou son représentant,

- Collège "élus des collectivités territoriales" :

Le maire de Donges ou son représentant,

- Collège "riverains-associations de protection de l'environnement" :

M., président de l'association des acteurs économiques de Bonne Nouvelle (AAEBN),

- Collège "exploitant de l'installation classée" :

Le directeur de la société TOTAL ou son représentant,

- Collège "salariés de l'installation classée" :

Salariés de la société TOTAL :

III. Synthèse des événements marquants intervenus sur le site TotalEnergies Raffinage France depuis la dernière CSS du 15 novembre 2019 par l'exploitant et la DREAL, suivie d'une séance de questions/réponses

L'exploitant indique que les émissions dans l'air et dans l'eau ont été en diminution en 2020. Le benzène a fait l'objet d'une campagne de surveillance renforcée qui a montré que l'ensemble des mesures sont inférieures aux valeurs réglementaires. Même si le niveau sonore moyen est en baisse, la réduction des nuisances reste un sujet d'attention pour le site. Trois zones bruyantes ont été plus particulièrement identifiées à savoir : une tuyauterie au pied du FCC (unité de craquage catalytique fluide), le compresseur du même FCC et un équipement de l'unité de distillation. Les études sont lancées pour les deux dernières sources.

Concernant la réduction des odeurs, une fiabilisation du traitement des odeurs et une optimisation du traitement des boues est en cours.

Parmi les actions de prévention, un nouveau véhicule incendie a été acheté pour un montant de 350 000 euros.

Une mise en demeure est encore active sur le PM2I mais les actions engagées sont conformes à l'échéancier qui a été convenu.

Trois incidents ont eu lieu en 2018, deux en 2019 et trois en 2020.

Le dernier est survenu le 4 janvier 2021. Il s'agissait d'une fuite ponctuelle sur l'une des canalisations de brut. Les travaux sur les canalisations de transport se termineront juste avant le redémarrage en mars.

Le programme de réduction des risques prévoit un certain nombre d'interventions sur les bacs et les tuyauteries ainsi qu'un projet de nouvelle salle de contrôle pour une meilleure protection des salariés.

La DREAL précise que 17 visites d'inspection ont eu lieu dont deux inopinées. Les principaux constats ayant donné lieu à des suites administratives concernent des mesures de maîtrise des risques sur certains réservoirs, soldés depuis, ainsi qu'un retard dans les inspections de tuyauteries. Une avancée significative a eu lieu sur le traitement des déchets suite à une mise en demeure de 2019.

L'arrêté complémentaire du 8 juillet 2020 est venu renforcer les délais applicables en matière de traitement des zones polluées suite à un événement accidentel. L'arrêté du 4 mars 2021 encadre, quant à lui, les conditions techniques d'exploitation du stockage souterrain.

Un nouveau plan de surveillance environnementale permet d'améliorer nettement le suivi des impacts de la raffinerie. Il convient de noter que les signalements pour nuisances olfactives sont en baisse.

Des améliorations sont encore attendues sur la réactivité dans la déclaration et le traitement des incidents. Les actions mises en place autour de la réduction du bruit n'apparaissent pas non plus suffisantes. Les études de dangers devront mieux décrire les accidents et les causes, avec également une accélération attendue en terme de délai de remise de ces études.

Un représentant de SPCNE s'enquiert du devenir des déchets issus des opérations de raclage des tuyauteries.

L'exploitant explique que les produits sont récupérés par des camions et repris dans le process.

Un représentant de l'ADZRP observe que la baisse des émissions dans l'air est probablement due aux événements qui ont eu lieu en 2020 avec la crise sanitaire. Il lui paraît donc difficile de tirer des conclusions définitives de ces résultats.

L'exploitant rappelle que la raffinerie ne s'est arrêtée qu'en décembre 2020, c'est-à-dire que les chiffres dénotent quand même une amélioration. Il concède toutefois que les deux confinements ont entraîné un moindre usage des véhicules et donc une amélioration de la qualité de l'air.

Un représentant de l'ADZRP souhaite savoir comment le nouveau fuel à moindre teneur en soufre a été obtenu.

L'exploitant indique que cette évolution répond à un changement réglementaire. L'objectif est désormais que celle-ci s'opère dans de bonnes conditions économiques avec la mise en place du projet Horizon.

Un représentant de SPCNE demande si un point zéro a été établi à l'occasion de l'étude de zone.

La DREAL précise qu'une gouvernance spécifique à l'étude de zone est en place afin d'évoquer toutes ces questions.

Un représentant de SPCNE souhaite savoir si les données fournies par l'entreprise au moment de l'arrêt constituent elles-mêmes un point zéro.

Le responsable QSE indique que la base de données existe mais qu'elle est en cours d'exploitation.

Un représentant du MNLE évoque l'incident du 18 novembre où une vanne de purge était restée ouverte. Il demande si cette négligence émanait d'un salarié de la raffinerie ou d'un sous-traitant. Plus généralement, il souhaite savoir si des actions liées à la sûreté ou la sécurité sont gérées par des sous-traitants et si oui, ces sociétés disposent-elles de l'ingénierie nécessaire ?

L'exploitant rappelle que l'ensemble des opérateurs de la raffinerie sont de grands professionnels. Les vannes sont traitées par des personnels internes. Le site a effectivement recours à des entreprises sous-traitantes dès lors qu'il est considéré qu'elles sont plus compétentes pour gérer certaines activités. Tout un processus de sélection est mis en place et Total s'assure que ces sociétés disposent de toutes les compétences nécessaires.

Un représentant du MNLE souhaiterait entendre l'avis des représentants du personnel sur ces questions.

Un représentant des salariés de la société Total explique qu'il a été mandaté par les salariés pour évoquer les évolutions du code de l'environnement et du code du travail suite à la commémoration des vingt ans de l'accident d'AZF. La question est notamment de savoir si un tel accident pourrait se reproduire. La loi Bachelot en 2003 a certes apporté de timides avancées mais c'est surtout une volonté simplificatrice qui prévaut depuis. Par exemple, les CSS sont principalement un lieu de débat et ne diligenteront jamais d'expertises.

La suppression de la notice d'hygiène et de sécurité en 2017 a vu la fin du seul document qui traitait des effectifs. Cette disparition renforce la barrière entre ce qui se passe dans les usines et les éventuelles conséquences pour les riverains. Or, les conditions de travail ont forcément un impact sur la sécurité. Le décret d'application de la loi ASAP facilite également les possibilités d'installation ou d'agrandissement des industriels au détriment de la parole des riverains et des représentants des salariés. Auparavant, les CHSCT étaient composés de spécialistes des risques industriels. Leurs prérogatives ont été transférées vers une instance beaucoup plus polyvalente, à savoir le comité social et économique. La CSSCT qui a remplacé les CHSCT est une simple commission et ne peut plus commander d'expertises. En outre, les experts mandatés par les CSE ne disposent plus que de deux mois pour effectuer une expertise pour risque grave. Les CSE doivent également contribuer désormais à hauteur de 20.% dans le financement de ces expertises.

Depuis AZF, la sous-traitance n'a pas cessé de se renforcer dans les entreprises, chez Total comme ailleurs. Or, c'est toujours le moins-disant qui remporte l'affaire à chaque renouvellement de contrat. Le collectif de travail est dissous alors que c'est lui qui permet d'identifier les risques. Les plans de prévention qui régissent l'intervention des sous-traitants se résument à une instance annuelle durant laquelle l'ensemble des sous-traitants est convié et où l'on se contente de projeter une vidéo du site. L'accidentologie réelle sur le site pour la dizaine d'accidents du travail avait trait à des plans de prévention qui n'avaient pas été établis dans les règles. Pour reprendre l'expression de Jean Auroux, l'usine reste plus que jamais le lieu « du bruit des machines et du silence des hommes ».

La première des revendications est de réinternaliser les métiers sous-traités sur les sites industriels, de renforcer l'indépendance des DREAL et de l'Inspection du travail et de remettre sur pied les CHSCT afin de créer un endroit de débat sur toutes ces questions.

L'exploitant précise que le site de Donges respecte totalement la réglementation et assure que le plan de prévention ne se limite pas à une présentation en salle une fois par an.

Un représentant de l'ADZRP signale que Total respecte peut-être la loi mais avec un certain décalage dans le temps, comme en attestent les différents arrêtés. Il rappelle que le plan de surveillance environnementale mis en œuvre en 2021 prévoit des relevés trimestriels d'un certain nombre de substances dans les eaux souterraines. Il souhaite donc savoir si ces relevés ont eu lieu et demande la possibilité de consulter ces résultats.

Par ailleurs, le document de présentation mentionne en page 7 que la concentration moyenne en benzène est de 1,46 ug/m³ au point n°4. Cette moyenne a été établie à partir de mesures étalées sur une durée de six semaines mais vérification faite, le total est finalement de 1,548 ug/m³ (Document ci-joint transmis par l'ADZRP). Trois relevés sur dix dépassent même le seuil de qualité. Ces valeurs sont inquiétantes et ne permettent pas d'affirmer que le problème serait écarté. Ces constats confortent d'ailleurs la proposition de la DREAL d'octobre 2020 d'ajouter des points de mesures, notamment à côté du quartier de la Hélarrière. Dans le même courrier, la DREAL demandait la mise en place d'un capteur BTEX en continu. L'idée serait d'installer des capteurs en continu qui tiennent compte à la fois des vents, des pollutions et des populations.

L'exploitant assure que les analyses sont bien réalisées tel que prévu dans l'échéancier et seront fournies à la DREAL.

La DREAL ajoute qu'elle n'a pas été informée de dépassements jusqu'à présent.

L'exploitant précise que le plan de surveillance sur le benzène a été renforcé en s'appuyant sur l'INERIS en tant qu'expert externe. Il n'est pas prévu d'ajouter des capteurs pour le moment. Les actions se concentrent surtout sur la réduction à la source, avec notamment la création d'une unité de récupération de vapeur sur les installations maritimes. Un travail pourra être mené pour vérifier si les capteurs sont bien positionnés. Le maillage est aujourd'hui suffisant compte tenu de la nature des activités.

La DREAL estime qu'il semble pertinent d'attendre le redémarrage des installations pour vérifier la pertinence du nouveau plan de surveillance environnementale, sachant que celui-ci a bien vocation à évoluer en tant que de besoin.

Un représentant des salariés de la société Total constate que l'exploitant essaie, une nouvelle fois, de gagner du temps. Il rejoint la demande de l'ADZRP et estime que de nouveaux capteurs fixes devraient être installés au sein de l'usine: Il rappelle que ces deux dernières années, des salariés ont été exposés de nombreuses fois au benzène.

Un représentant de l'ADZRP cite la lettre du 27 octobre 2020 adressée par la DREAL à l'exploitant qui l'invite à mettre en place de nouveaux capteurs en fonction des résultats des mesures de 2020.

La DREAL confirme que ces données de 2020 sont disponibles et que la demande d'ajout d'un point est conservée, tout en rappelant que les mesures se trouvent encore en dessous de l'objectif de la qualité de l'air.

Un représentant du MNLE souhaiterait connaître le degré de confiance de la DREAL vis-à-vis du site.

La DREAL indique que beaucoup de remarques du représentant des salariés portent sur des éléments qui relèvent plutôt de l'Inspection du travail. La DREAL ajoute qu'elle n'a pas vocation à exprimer des jugements de valeur et est ici pour rendre compte de ses constats, des évolutions qui ont eu lieu et des points qui restent à améliorer.

Un représentant du SPCNE souhaite savoir dans le cadre de quelle certification les dix audits externes s'inscrivaient.

L'exploitant répond que chaque audit, qu'il soit interne ou externe, permet surtout de prévoir des actions d'amélioration, qu'elles entrent ou non dans le cadre d'une certification.

Un représentant de l'ADZRP rappelle qu'à plusieurs reprises en mai et juin des riverains ont signalé de très fortes odeurs d'hydrocarbures. Il s'agissait apparemment d'un problème d'évent

sur les bacs. Or, ces odeurs persistent et ont encore été ressenties très fortement le 20 septembre dernier.

L'exploitant explique que les deux bacs de brut qui sont proches des maisons de ces riverains ne seraient probablement pas construits de la même façon aujourd'hui. L'un des événements a été condamné et le second devrait être supprimé prochainement.

Un représentant de l'ADZRP note que le programme d'inspection des tuyauteries de classe 1 n'a pas été mis en œuvre pour 105 de ces tuyauteries et rappelle que la vérification doit être valable à 100 % d'ici 2022.

L'exploitant assure que le planning des vérifications est tenu.

La DREAL ajoute qu'une visite est justement prévue pour vérifier ces éléments.

Un représentant de l'ADZRP demande quel est l'état d'avancement des travaux suite à la détection d'hydrocarbures au niveau de la voie ferrée.

L'exploitant explique que le problème a été traité et qu'il n'y a plus de traces d'hydrocarbures dans la roche.

La DREAL précise qu'elle attend encore des éléments complémentaires sur cet incident.

Un représentant du SPCNE souhaiterait avoir connaissance du nombre de bacs aujourd'hui à l'arrêt sur demande de la DREAL et s'enquiert des conséquences sur le fonctionnement de l'entreprise.

L'exploitant indique que les travaux en cours conduisent évidemment à un grand nombre d'arrêts de bacs, l'important étant que la raffinerie dispose de suffisamment de bacs au moment du redémarrage.

Un représentant de l'ADZRP réfute la notion de fuite « légère » s'agissant de l'accident du 21 avril 2018 et souhaite savoir si les soupapes ont été changées à l'identique. Un double système a-t-il été prévu pour prendre le relais ?

Par ailleurs, il ajoute que les riverains ont mal vécu l'incident du 26 novembre 2018 concernant la fuite d'une citerne contenant de l'acide sulfurique puisqu'ils n'ont été avertis que le lundi suivant alors que la fuite avait commencé le samedi. Il s'étonne que la préfecture n'ait pas donné la date exacte et regrette que la sirène n'ait pas été déclenchée, ce qui aurait permis à la population de prendre ses précautions.

L'exploitant rappelle que, pour l'événement du 21 avril 2018, il a été difficile de faire le lien avec l'usine s'agissant de la fuite d'essence puisque les odeurs n'étaient pas perceptibles depuis le site. Les soupapes ont été changées mais elles ne peuvent pas être doublées, leur raison d'être étant justement de constituer le dernier rempart en cas de défaillance.

Concernant le second incident, le 26 novembre 2018 correspondait à l'élément déclencheur des émanations, jour de mise en œuvre du PPI. La date du 24 novembre a été mentionnée pour la fuite sur une bride de vanne, mais ce n'est que plus tard que la citerne s'est mise à fuir.

La DREAL ajoute que c'est précisément l'évaluation des risques qui a été réalisée après cet incident qui a conduit aux différentes actions proposées par les services de l'État.

Un représentant de l'ADZRP observe qu'un certain nombre d'incidents n'apparaissent pas dans le premier document de l'exploitant.

L'exploitant précise qu'ils sont mentionnés dans le document de la DREAL ainsi que dans la présentation actualisée.

Un représentant de l'ADZRP souhaiterait avoir des explications supplémentaires sur la fuite qui a eu lieu au niveau de l'appontement n°6.

Un représentant de la société Total explique qu'un barrage hydraulique a été mis en place pour éviter les rejets dans la Loire. Une société spécialisée doit intervenir prochainement pour le traitement du sol. Le volume d'excavation à traiter est estimé à 22 000 mètres cubes.

Un représentant de l'ADZRP rappelle que la caverne est proche du nouveau tracé de la voie ferrée et qu'il est prévu la construction de logements sociaux à proximité.

Par ailleurs, il s'interroge sur le canal de l'Arceau qui transite à la fois sur le terrain communal et traverse la voie ferrée pour se jeter dans la Loire. Cette espace correspond désormais à une zone totalement inondée. Est-ce dû à des travaux qui n'ont pas été opérés et à des fossés qui n'ont pas été curés ? L'eau est forcément bloquée quelque part vu le faible rejet dans la Loire.

Le Maire de Donges rappelle que la commune traite ce sujet depuis un certain nombre d'années. Il existe historiquement un canal qui part de Liberge puis qui traverse le parc de Total avant de rejoindre la Loire. Des visites ont démontré que le canal est entretenu sur l'emprise de Total. Si aujourd'hui l'eau stagne en permanence, y compris l'été, c'est parce que la partie basse du canal n'est pas entretenue. Or, il n'est pas possible d'y faire des travaux du fait de la loi sur l'eau et parce que les terrains sont la propriété du Grand Port Maritime. En effet, le canal n'a malheureusement pas été transféré parmi les ouvrages du SBVB comme prévu à l'origine. Pour autant, les travaux de recalibrage sont apparemment programmés en 2022.

L'exploitant indique qu'il reste préférable de gérer une caverne que l'équivalent de volume de GPL en aérien. Il rappelle que des éléments ont été présentés en dialogue avec les riverains.

La DREAL précise que le renouvellement de la concession de cette caverne a donné lieu à une instruction au niveau national. Un arrêté préfectoral pris en début de cette année vient également encadrer l'ensemble des mesures de maîtrise des risques de cette installation souterraine sur le site.

Par ailleurs, sur les travaux prescrits par le PPRT, la DREAL, rappelle que 313 logements sont concernés, dont deux sont en secteur de délaissement.

Les travaux sont financés à 100 %. Au total, 98 riverains ont réalisé des travaux pour une moyenne de 9 500 euros et un total de 927 124 euros.

Quinze chantiers sont en cours, 104 foyers n'ont pas donné suite au diagnostic technique et 96 foyers n'ont pas souhaité faire de diagnostic technique. Une relance a été effectuée en mai 2021 et a permis l'enclenchement d'un certain nombre de nouveaux diagnostics. La loi de finances a permis de reporter l'échéance de financement des travaux au 31 décembre 2023. Le garage le long de la voie ferrée a été racheté par la CARENE et sera démoli à terme. Les deux logements en secteur de délaissement ont fait l'objet d'un audit social et technique pour accompagner les propriétaires. Une offre de rachat leur a été proposée mais ils n'ont pas donné suite. Un diagnostic technique a été établi et ils ont été fortement incités à engager les travaux nécessaires.

Un représentant de l'AAEBN souligne que des zones industrielles se trouvent sans éclairage et sans écoulement des eaux ni trottoirs. Il souhaite que la CARENE et la Mairie de Donges établissent rapidement un plan d'actions. Il rappelle que ces zones concentrent au moins 600 salariés, toutes entreprises confondues.

Le Maire de Donges rappelle que la compétence concernant les travaux d'entretien des voiries et d'éclairage public des zones d'activité a été transférée à la CARENE en 2015. Il existe également un gros souci de signalisation. Ces travaux devront être mis en œuvre après le chantier de la nouvelle voie ferrée.

Un représentant de l'AAEBN demande quand a eu lieu le dernier exercice PPI.

La DREAL répond qu'il s'est tenu il y a deux ans pour tester la chaîne d'alerte mais sans mettre en œuvre les moyens sur le terrain. Le précédent PPI avec engagement de moyens sur le terrain date de 2016.

Le secrétaire général de la sous-préfecture assure prendre en compte ce point.

La DREAL estime qu'il serait pertinent que Total associe les entreprises riveraines à ses propres exercices.

L'exploitant assure être prêt à collaborer à la préparation d'un prochain PPI, lesquels restent toutefois sous la responsabilité de la préfecture.

Un représentant de l'ADZRP constate qu'il reste encore 200 logements où les travaux n'ont pas été effectués, ce qui dénote un manque de confiance dans les solutions proposées. La même tendance se retrouve d'ailleurs au plan national.

La DREAL souligne qu'à contrario, le taux de logements engageant des travaux pour le PPRT de Montoir est de presque 60 %.

Un représentant de l'ADZRP fait remarquer que le nombre de logements concernés est aussi beaucoup moins important qu'à Donges.

IV. Synthèse des événements marquants intervenus sur le site Antargaz depuis la dernière CSS du 15 novembre 2019 par l'exploitant et la DREAL, suivie d'une séance de questions/réponses

L'exploitant indique que l'année 2020 a évidemment été marquée par le Covid 19, lequel a impliqué la mise en place d'un plan de continuation de l'activité et la réduction de la plage horaire d'ouverture du site. Les derniers compléments de l'étude de dangers ont été adressés en décembre 2019 et le prochain examen est prévu pour 2024. Le dossier de dérogation d'une cuvette déportée a été refusé et la construction est prévue avant le 31 décembre 2022. Les 300 000 euros de travaux réalisés en 2019-2020 ont concerné différents travaux de réfection et d'amélioration de la sécurité tandis que les 700 000 euros pour 2020-2021 ont principalement concerné la requalification des deux sphères et travaux associés.

La DREAL a effectué des inspections le 25 juin 2020 et le 26 mars 2021. Des porter-à-connaissance ont permis d'informer la DREAL sur la mise en place d'une installation provisoire et sur le changement des jaugeurs à technologie radar des sphères.

Le POI a été mis à jour et diffusé le 28/06/2021 pour prendre en compte les nouvelles dispositions réglementaires suite à Lubrizol.

8 incidents et anomalies ont été recensés sur la période 2019-2021, avec également dix accidents « travailleurs » et trois accidents dits technologiques dont une fuite sur des pots de purge au niveau des postes camion. La vanne était complètement grippée du fait d'une oxydation du ressort mais il ne s'agissait pas d'un problème de série. Un contrôle est désormais effectué en amont du chargement.

La DREAL précise que les deux inspections ont été globalement satisfaisantes et n'ont pas donné lieu à la détection de non-conformités majeures. Les quelques non-conformités mineures ont fait l'objet d'actions correctives. Un arrêté complémentaire a été pris actant la prochaine révision quinquennale de l'étude de dangers.

Un accident déclaré le 20 novembre 2020 a fait l'objet d'une analyse complète et de mesures correctives satisfaisantes.

Un représentant du SPCNE demande si la DREAL est revenue sur le terrain pour vérifier l'efficacité de ces mesures.

La DREAL explique que la vérification s'opère lors des inspections.

Un représentant de l'ADZRP s'enquiert des résultats des analyses de l'eau.

L'exploitant répond que ces analyses sont menées par l'APAVE, à chaque fois avec des résultats qui correspondent aux attendus en termes de qualité de l'eau.

Un représentant de l'ADZRP observe que beaucoup des problèmes remontés concernent des vannes et souhaite savoir si ces dernières sont contrôlées régulièrement.

L'exploitant explique que le souci a concerné une vanne dite « homme mort » avec un dispositif à spirale qui permet de la fermer automatiquement. Il se trouve que le rappel n'a pas fonctionné et que la vanne est restée ouverte, ce qui a conduit à faire déborder le pot de purge d'évacuation. Le pompiste vérifie désormais tous les matins l'état des vannes ainsi qu'avant tout chargement de camion.

Un représentant de l'ADZRP souhaite des compléments d'informations sur la demande de dérogation pour une cuvette.

L'exploitant explique que la réglementation demande de prévoir une cuvette déportée, laquelle sera construite l'année prochaine. Le principe est d'éviter la concentration du feu dans la cuvette sous la sphère.

La DREAL ajoute que la réglementation prévoit cette possibilité de dérogation. L'exploitant n'a pas pu démontrer l'absence de possibilité d'une nappe enflammée présente sous la sphère et c'est ce qui explique que cette dérogation ait été refusée.

Un représentant du MNLE demande si la DREAL réalise des visites inopinées au-delà de la seule analyse des documents. Il souhaite également savoir ce que pensent les salariés concernés, lesquels sont en permanence sur le terrain et sont en mesure de vérifier la pertinence de l'organisation.

La DREAL indique que des inspections inopinées sont effectuées très régulièrement. Le principe est aussi d'essayer d'organiser ces visites en dehors des heures ouvrables. Une action régionale a également été mise en place au mois de mars sur les moyens de lutte contre les incendies. Il s'agit surtout de vérifier comment les personnels suivent les procédures et mettent en œuvre les moyens. Pour autant, il arrive également que l'inspection soit annoncée lorsqu'elle concerne un sujet précis pour lequel il faut que les personnes compétentes soient présentes.

L'exploitant confirme que la DREAL ne se contente pas d'une simple vérification documentaire lors de ses visites.

Un représentant des salariés de la société Antargaz ajoute que l'ensemble des salariés sont professionnels et n'attendent pas le contrôle de la DREAL pour agir en toute sécurité.

Un représentant de l'ADZRP rappelle que les résultats de ces inspections ne sont publiés que partiellement.

La DREAL souligne que ceux-ci n'étaient pas publiés jusqu'à aujourd'hui mais vont commencer à l'être, le principe étant d'utiliser la même trame nationale pour toutes les sociétés. En revanche, les données les plus sensibles resteront confidentielles.

Un représentant de l'ADZRP souhaite savoir si les débits d'eau sont contrôlés et suffisants pour circonscrire un éventuel incendie. Il constate notamment que le débit mesuré lors de la visite était inférieur à celui attendu.

L'exploitant assure que toutes les buses ont été changées depuis la visite et que le débit est désormais conforme. Il précise que le bassin de 6 500 mètres cubes d'eau permet une tenue de quatre heures, sachant qu'il est toujours possible de faire appel à la raffinerie (et réciproquement). Cette entraide a d'ailleurs été testée dans le cadre de la dernière inspection.

Un représentant du MNLE insiste sur le fait qu'il est important que ces visites s'opèrent en présence du SDIS.

L'exploitant assure que l'état des moyens de protection est vérifié régulièrement.

Un représentant du MNLE souligne que c'est toujours au travers d'un aléa que l'on peut mesurer la pertinence d'une organisation.

La DREAL certifie que c'est bien dans cet esprit que les inspections sont menées.

Un représentant du SPCNE imagine que la cuve de rétention est conditionnée de la même façon que la sphère.

L'exploitant explique que le principe de la cuvette déportée est de pouvoir écouler l'encours de GPL loin de la sphère en cas de fuite accidentelle. Il s'agit d'une cuvette déportée commune dont le volume représente 20 % de la capacité la plus grande.

V. Synthèse des événements marquants intervenus sur le dépôt SFDM (Parc A) depuis la dernière CSS du 15 novembre 2019 par l'exploitant et le Contrôle général des Armées, suivie d'une séance de questions/réponses

L'exploitant indique qu'un premier incident en juillet 2019 a concerné un débordement sur une cuve de purge à l'appontement. Les installations ont été instantanément mises en sécurité. L'impact environnemental est resté limité, le produit a été pompé et la rétention a été nettoyée. L'incident n'a pas donné lieu au déclenchement du POI. L'analyse des causes a montré que ce débordement émanait d'un non-respect des consignes par l'opérateur. La procédure a été modifiée et un détecteur anti-débordement a été mis en place. Les travaux d'étanchéité sur l'ouvrage seront terminés d'ici 2022.

Le deuxième incident en octobre 2020 a concerné la sortie d'un produit hydraté aux postes de chargement. Il s'agit d'un incident de qualité/produit et non pas d'un incident industriel. Lors de manipulations de reconditionnement en produit des canalisations de transport, un bouchon d'eau a été transféré dans le circuit qui alimente les chargements des camions-citernes en gazole et lors de l'ouverture des chargements, quelques camions sont sortis du dépôt avec du gazole hydraté. Les camions ont été immédiatement identifiés et le produit non conforme a été récupéré pour traitement dans les cinq jours.

Une fuite sur une canalisation de l'appontement a eu lieu en avril 2021. Le POI a été déclenché avec mise en place d'un stop-kit pour limiter le débit d'écoulement du produit. Les circuits ont été réorganisés pour vidanger la canalisation par aspiration, ce qui a permis d'arrêter l'écoulement et donc de lever le POI une heure vingt après. L'analyse a montré que la fuite était liée à une corrosion de l'équipement et la décision a été prise de changer les deux canalisations.

La procédure de suivi du vieillissement des équipements doit également être revue à l'issue du changement des canalisations.

Enfin, le dernier incident en juin 2021 a concerné un déclenchement de l'extinction d'incendie dans le local automate. Lors de la levée de doute, la présence de fumée a été identifiée et l'opérateur a donc choisi d'appeler le SDIS. Les pompiers ont vérifié l'absence d'effet domino sur les installations et le contrôle thermographique a permis de constater que l'installation avait bien fonctionné. La fumée provenait d'une batterie vieillissante qu'il était prévu de changer en 2021.

Le contrôleur général des armées indique que deux inspections ont été menées sur le site le 9 septembre 2020 et le 17 juin 2021.

Les nouvelles non-conformités suite à l'analyse de septembre 2019 étaient liées, pour l'essentiel, au vieillissement des réservoirs. Il a été demandé à l'exploitant de davantage formaliser l'analyse des rapports d'inspection.

Les non-conformités constatées lors de l'inspection de juin 2021 concernaient des problèmes de validation et l'analyse des rapports d'inspection sur les cuvettes, en demandant à l'exploitant de mettre en place un plan d'actions plus rigoureux et un suivi de ce dernier. Il a été demandé de mettre en œuvre une formation spécifique sur la nature des produits inflammables pour le personnel intervenant sur l'appontement. Enfin, il a été demandé la mise en place d'une signalisation des arrêts d'urgence au niveau de l'appontement.

Un représentant du MNLE s'enquiert des particularités liées au fait que ce site relève de l'Armée.

L'exploitant explique que la SFDM est une société strictement privée et pour laquelle les inspections s'opèrent sur la base des mêmes textes que pour la DREAL. Les documents sont transmis au SDIS et à la préfecture. Il est précisé que l'exploitant du Parc C de la Chapelle-Launay est l'Armée.

Le contrôle général des armées ajoute que le code de l'environnement s'applique comme pour tous les autres établissements. L'inspection suit les mêmes fréquences de visites.

Le Maire de Donges précise que l'appontement et l'oléoduc avaient été créés historiquement pour l'alimentation des avions de l'OTAN en Allemagne. L'État a concédé l'exploitation de cet oléoduc à

des fins commerciales à partir des années 1990 mais le site a conservé un statut juridique qui justifie que le contrôle s'opère par les autorités militaires.

Un représentant de l'ADZRP demande si toutes les actions demandées ont été réalisées.

Le contrôleur général des armées répond que toutes n'étaient pas soldées lors de sa visite en juin dernier mais les actions étaient bien en cours. L'exploitant a montré qu'il a commencé à mettre en place des tableaux de suivi. En outre, les quatre dernières non-conformités n'ont été constatées qu'en juin de cette année.

L'exploitant précise que l'encuvement du bac A3 a été repris, sachant qu'un nouveau test doit être effectué d'ici la fin de cette année afin de vérifier l'étanchéité. Il a également été décidé de synthétiser les conclusions des différents contrôles de suivi du vieillissement afin de répondre aux prescriptions du CGA.

Un représentant de l'ADZRP observe que les problèmes de vieillissement des bacs risquent de devenir de plus en plus aigus au fil du temps.

L'exploitant explique qu'il n'est pas fixé de durée de fin de vie. La nouvelle technologie qui a été mise en place depuis 2013 permet d'avoir des retours d'expérience sur le vieillissement et donc sur la fréquence des réparations. SFDM a choisi de changer les tôles à partir de 50 % de perte de matière en surface ou en sous-face, soit 3,5 millimètres tandis que les bacs civils qui sont construits aujourd'hui ont une épaisseur de tôles de 2,5 millimètres. Les outils permettent aussi désormais de calculer la vitesse de corrosion. La cartographie s'opère sur la totalité du fond du bac.

Les bacs présentent l'avantage de comporter une dalle totalement bétonnée, ce qui évite que le liquide se déverse dans la nature en cas de percement.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 15 heures 35.

**Le Sous-préfet
Pour le Sous-préfet et par délégation
Le Secrétaire Général**



Mesures Benzène par tubes passifs 2020

point	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
benzène µg/m³	0,17	0,74	0,21	0,76	0,36	0,53	0,44	0,67	0,19	0,25	0,64	0,68	0,56	0,28	0,33	0,25
benzène µg/m³	0,41	0,44	0,59	1,49	1,18	1,04	0,47	0,62	0,59	0,51	0,55	1,04	1,11	4,5	2,95	0,56
benzène µg/m³	0,44	0,53	0,58	2,29	1,63	0,64	0,65	0,78	0,47	0,21	0,26	0,42	0,64	3,78	0,61	0,31
benzène µg/m³	0,11	0,51	0,32	0,95	0,81	0,36	0,34	0,57	0,71	0,57	0,47	0,81	0,74	1,51	1,50	0,29
benzène µg/m³	0,47	0,27	0,57	0,90	0,57	0,87	0,65	0,74	0,55	0,37	0,42	0,50	0,46	1,00	2,28	0,33
benzène µg/m³	0,53	0,40	0,67	1,14	1,04	0,66	0,80	0,67	0,56	0,56	0,42	1,71	0,62	3,67	2,25	0,73
benzène µg/m³	0,52	0,45	0,52	0,53	0,68	0,63	0,56	0,62	0,49	0,55	0,60	0,75	0,93	2,45	3,51	0,85
benzène µg/m³	ND*	0,68	0,56	2,55	1,44	1,20	0,87	0,74	0,65	0,52	0,66	1,46	0,88	1,33	2,46	0,54
benzène µg/m³	1,02	0,94	0,96	1,68	2,00	1,29	0,54	0,91	0,47	0,82	1,11	2,54	1,35	3,18	2,52	0,73
benzène µg/m³	0,66	0,38	0,52	3,19	1,47	1,94	1,46	0,95	ND*	0,24	0,90	1,20	0,54	0,90	0,88	0,96

Moyenne 1,548

Curieusement ... une erreur sur le point le plus « chaud » !

- La synthèse

point	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
benzène µg/m ³	0,48	0,53	0,53	1,46	1,12	0,91	0,68	0,73	0,48	0,46	0,61	1,11	0,78	2,40	1,94	0,55

Figure 10 : concentrations moyennes de benzène en 2020 - mesures par tubes passifs

est erronée sur le point 4 « La Hélarrière »,
sous influence des stockages par vents dominants d'Ouest, Sud-Ouest

Moyenne \ Point	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
détail annexe 1	0,54	0,55	1,55	1,12	0,92	0,68	0,73	0,52	0,46	0,60
fig 10 page 12	0,53	0,53	1,46	1,12	0,91	0,68	0,73	0,48	0,46	0,61

- 3 mesures sur 10 dépassent le seuil de qualité de 2 µg/m³ (annuel)
- Si on considère les 5 mesures avec vents d'Ouest ou Sud-Ouest => 2.1µg/m³

=> statistiquement, avec ces valeurs et seulement 10 semaines de mesures, on ne peut pas dire que le dépassement du seuil de qualité est écarté au niveau de la Hélarrière !