

<b>Département d'Indre et Loire</b>
<b>Préfecture d'Indre et Loire</b>
<b>Enquête publique sur le projet de Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) autour du site de l'établissement SOCAGRA sur la commune de SAINT ANTOINE DU ROCHER</b>
<b>Rapport du commissaire-enquêteur</b>

## PRÉSENTATION

**Nature ou objet de l'enquête publique:** Plan de Prévention des Risques Technologiques autour de l'établissement SOCAGRA situé sur le territoire de la commune de Saint Antoine du Rocher ( 37360).

**Références :** Arrêté préfectoral du 21 janvier 2010 prescrivant le PPRT.

Arrêté préfectoral du 22 mars 2011 portant prolongation du délai d'élaboration du PPRT jusqu'au 21 janvier 2013.

Décision n° E 12000271/45 du tribunal administratif d'Orléans du 10 septembre 2012 désignant Monsieur Richard RATINAUD, commissaire-enquêteur, et Monsieur Jean-Paul GODARD, commissaire-enquêteur suppléant.

Arrêté préfectoral du 19 septembre 2012 prescrivant l'enquête publique relative au PPRT.

**Période d'enquête :** du lundi 15 octobre 2012 au vendredi 16 novembre 2012 inclus.

**Identité du commissaire-enquêteur :** Monsieur Richard RATINAUD, 5 chemin des Maisons Rouges, 37150, CIVRAY de TOURAINE.

**Pétitionnaire :** Préfet d'Indre-et-Loire, préfecture d'Indre-et-Loire, direction des collectivités territoriales et de l'aménagement, 15, rue Bernard Palissy, 37925 TOURS Cedex 9.

## PRÉAMBULE

Cette première partie constitue le rapport du commissaire-enquêteur. Elle sera suivie d'une deuxième, qui présentera ses conclusions et son avis dans un document distinct.

Le rapport comporte :

- une présentation du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) autour de l'établissement SOCAGRA de Saint Antoine du Rocher permettant de définir la situation, l'objet et le rôle de l'enquête publique dans l'élaboration de ce plan ;
- le compte rendu du déroulement de l'enquête: but de l'enquête publique ; procédure administrative, composition et contenu du dossier soumis à l'enquête publique, conditions de consultation du dossier, conditions de formulation et d'acheminements des observations, conditions de réception par le commissaire-enquêteur, information et publicité de l'enquête, clôture de l'enquête...
- l'analyse, la synthèse et l'examen des observations du public et les réponses éventuelles, en retour d'un procès-verbal de synthèse, de la DREAL et de la DDT d'Indre-et-Loire, pilotes du projet pour l'Etat, puis enfin la réponse du commissaire-enquêteur pour chacune d'elle. Les réponses de l'équipe projet DREAL-DDT ne préjugent pas de la décision qui sera prise par le préfet à l'occasion de l'approbation du PPRT.

La particularité de cette enquête est qu'elle n'a donné lieu à aucune observation écrite du public, tant sur registre que par courrier postal ou électronique. Analyse, synthèse et examen ne peuvent être faits. Toutefois, les informations recueillies grâce à une seule observation orale et aux contacts établis par le commissaire-enquêteur et l'étude de l'environnement de la SOCAGRA ont permis de déterminer 6 « observations » susceptibles d'améliorer le projet.

### I – PRESENTATION DU PPRT SOCAGRA ET GESTION DU RISQUE TECHNOLOGIQUE

#### **I.1 – Généralités sur le PPRT.**

La note de présentation figurant au dossier rappelle que le PPRT est imposé par la loi autour des sites soumis à Autorisation avec Servitudes (AS) comme celui de la SOCAGRA. Il constitue un outil réglementaire dont l'objectif premier est la réduction du risque à la source. Il permet d'agir sur l'urbanisation afin de protéger la population du risque technologique, couvre un champ d'application étendu, peut recourir à des outils fonciers spécifiques et régleme nte l'urbanisation avec des règles d'urbanisme plus ou moins strictes pouvant aller jusqu'à l'interdiction ou des prescriptions de toutes natures.

L'élaboration du PPRT s'inscrit dans une politique globale de l'Etat de prévention des risques avec l'information préventive, la mise en œuvres de mesures de protection et la gestion de crise. Le PPRT constitue un élément du dispositif d'ensemble fondé sur la maîtrise du risque à la source assurée en amont par la procédure installation classée et en intégrant en aval la mobilisation des secours dans le cadre du plan particulier d'intervention (PPI).

## **I.2 – Site SOCAGRA et nature des risques.**

La SOCAGRA, en fonctionnement depuis 1978, est classée SEVESO Seuil Haut au titre des installations classées en raison de son activité de stockage et de distribution principalement de semences et de produits agropharmaceutiques, auparavant appelés phytosanitaires, dangereux pour l'environnement.

Les installations relèvent de 13 rubriques de la nomenclature des installations classées dont 4 soumises à autorisation, 4 à autorisations avec servitudes d'utilité publique, une soumise à déclaration avec contrôle périodique et 4 non classées avec des substances et préparations en volumes souvent importants.

Selon leur nature, les produits sont considérés très toxiques, toxiques, inflammables ou dangereux pour l'environnement.

## **I.3 – Gestion du risque technologique à l'intérieur et autour du site SOCAGRA.**

Par arrêté préfectoral n°1577 du 13 novembre 2000 modifié par arrêté n°18106 du 24 avril 2007, la société SOCAGRA a été autorisée à poursuivre l'exploitation d'une unité de stockage et de distribution de produits agropharmaceutiques. L'application des prescriptions de ces arrêtés est contrôlée périodiquement par l'inspection des installations classées.

La réduction du risque à la source s'appuie sur l'identification de l'ensemble des phénomènes dangereux susceptibles de se produire dans l'installation et la mise en œuvre des mesures de sécurité nécessaires. Ces phénomènes ont été listés par le propriétaire exploitant dans une étude de dangers transmise à l'inspection des installations classées le 11 février 2008 et complétée le 30 octobre 2008. Les dangers potentiels identifiés sont l'incendie, le déversement accidentel et l'explosion. Leur réduction ne peut être appliquée compte tenu de l'activité exclusive de transit logistique du site. Les risques générés par l'installation sont de type thermique, toxique et de surpression à prendre en compte dans la PPRT.

Un Plan d'Organisation Interne (POI) a été mis en place par l'exploitant pour les incidents dont les conséquences restent cantonnées à l'intérieur de l'installation.

Un Plan Particulier d'Intervention (PPI) est réalisé par la préfecture et déclenché par le préfet en cas d'accident débordant les limites de l'exploitation. Il est en cours de révision.

L'Inspection des Installations Classées contrôle la mise à jour et l'efficacité du POI.

Le Plan Communal de Sauvegarde (PCS) du 7 mars 2011 définit les moyens d'organisation de l'alerte et de diffusion de l'information de la population, l'organisation de la mise en sécurité de la population (regroupement, évacuation, hébergement...) en les intégrant dans l'organisation générale des secours dirigée par le préfet.

L'information des populations est assurée par :

- Une plaquette PPI mise à jour en août 2011 et transmise aux riverains le 27 octobre 2011 détaille les mesures à mettre en œuvre en cas d'accident ;
- Un Dossier d'Information Communal sur les Risques Majeurs (DICRIM) indique les mesures de prévention, de protection et de sauvegarde est joint au PCS ;
- Une Commission de Suivi de Site (CSS) comprenant notamment des riverains, a été créée par arrêté préfectoral du 19 novembre 2008 modifié. Elle est tenue informée de tout incident ou accident relatif à la sécurité de l'installation ;
- Un état des risques est obligatoirement annexé aux contrats de vente ou de location lors des transactions immobilières sur la commune.

Le PLU détermine, en l'absence de PPRT approuvé, les conditions permettant de prévenir les risques autour de l'installation. Actuellement, le plan de zonage du PLU comporte un périmètre de protection de 200 m autour de l'installation plus éloigné du bâtiment source d'environ 100 mètres que le projet de zonage réglementaire du PPRT. Ce périmètre correspond sensiblement au rayon de 200 m du PPI, mais, plus précis, épouse la forme rectangulaire du bâtiment source. Une fois approuvé, le PPRT est annexé au PLU.

## II – DEROULEMENT DE L'ENQUETE

### I.1 – But de l'enquête publique.

Le but de l'enquête est de porter à la connaissance du public le projet de PPRT et de recueillir par écrit ou par oral ses observations éventuelles dans le cadre de la procédure réglementaire de l'enquête publique.

Ces observations consignées ou annexées aux registres d'enquête ou reçues par courrier postal au siège de l'enquête, la mairie de Saint Antoine du Rocher, ou par voie électronique à l'adresse suivante : [pref-pprt-socagra@indre-et-loire.gouv.fr](mailto:pref-pprt-socagra@indre-et-loire.gouv.fr) sont examinées par le commissaire-enquêteur.

Celui-ci entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter, établit un rapport sur le déroulement de l'enquête et, dans un document séparé, formule ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables ou non au projet.

Dans un délai d'un mois à compter de la clôture de l'enquête, le commissaire-enquêteur transmet les registres, le rapport et ses conclusions au préfet avec copie à la présidente du tribunal administratif d'ORLEANS.

Pendant un an à compter de la clôture de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur seront publiés sur le site Internet de la préfecture et tenus à la disposition du public en préfecture au bureau de l'aménagement du territoire et des installations classées et en mairie de Saint Antoine du Rocher.

### I.2 - Procédure administrative.

Par arrêté du 21 janvier 2010, le préfet d'Indre-et-Loire a prescrit l'élaboration d'un PPRT autour de l'établissement SOCAGRA par une équipe projet composée de la DREAL de la région Centre et la DDT d'Indre-et-Loire. Cet arrêté a défini le périmètre du PPRT, désigné les Personnes et Organismes Associés (POA) à cette élaboration et fixé les modalités de concertation, ainsi que les mesures de publicité.

L'arrêté préfectoral du 22 mars 2011 a prolongé le délai d'élaboration du PPRT jusqu'au 21 janvier 2013.

L'arrêté préfectoral du 21 mai 2012 a renouvelé les membres répartis en 5 collèges de la Commission de Suivi du Site (CSS auparavant CLIC) et précisé, notamment, la mission de cette commission.

Le groupe de travail des POA s'est réuni à quatre reprises : les 6 décembre 2010, 7 juin 2011, 14 mars 2012 et 19 juin 2012. Les orientations suivantes ont été actées :

- Ne pas augmenter la population nouvelle exposée au risque,
- Ne pas autoriser les constructions nouvelles et les extensions,
- Réduire la vulnérabilité des personnes par des mesures sur le bâti et les usages,
- Permettre l'évolution de l'activité à l'origine du risque sans augmenter le niveau d'aléa.

Au vu des résultats d'investigations complémentaires, ce groupe de travail a décidé de ne pas instaurer de mesures foncières (secteur de délaissement) sur le bâtiment le plus proche de la SOCAGRA - l'ancienne gare - la protection de ses occupants contre l'effet thermique pouvant être assurée.

L'avant projet de PPRT a fait l'objet d'une concertation avec la population du 2 avril au 27 juillet 2012. Il a été mis en ligne le 20 juin 2012 avec 155 visites sans observation. Une réunion publique a été organisée le 25 juin 2012 au foyer rural de Saint Antoine du Rocher. Les questions posées et leurs réponses ont été jointes au dossier soumis à enquête publique.

La présidente du tribunal administratif d'Orléans a désigné le commissaire-enquêteur et son suppléant par décision n°E12000271/45 du 10 septembre 2012.

L'arrêté préfectoral du 19 septembre 2012 a prescrit l'ouverture de l'enquête publique à l'issue de laquelle le préfet approuvera le PPRT.

L'enquête s'est effectivement déroulée du lundi 15 octobre 2012 au vendredi 16 novembre 2012 inclus.

### **I.3 – Composition du dossier soumis à enquête publique.**

Le dossier était constitué de quatre pièces :

- Une note de présentation de 35 pages avec 4 annexes de 22 pages et un projet de plan de zonage réglementaire. Après un préambule, ce document était articulé en 7 parties :

1. Le contexte territorial avec la présentation du site SOCAGRA et la gestion actuelle du risque technologique ( tableau des rubriques applicables à l'installation, carte du rayon PPI autour de l'établissement);

2. La prescription du PPRT avec les raisons de la prescription du PPRT, les périmètres d'étude et d'exposition aux risques (tableau des phénomènes dangereux retenus, carte du périmètre du PPRT), les personnes et organismes associés à l'élaboration du PPRT et les modalités de la concertation ;

3. Les études techniques avec le mode qualification de l'aléa, la définition des aléas du site avec un tableau (carte de synthèse multi aléas), la description des enjeux (carte des enjeux), la superposition aléas/enjeux (carte de superposition) et le zonage brut (tableau du principe de zonage de maîtrise de l'urbanisation et carte de zonage brut) ;

4. La phase de stratégie du PPRT avec la méthodologie (tableau de correspondance entre les niveaux d'aléas et les principes de la réglementation), les choix stratégiques et les principales orientations pour les effets thermiques et toxiques sans instauration de mesures foncières;

5. L'élaboration du projet de PPRT avec le plan de zonage réglementaire avec 4 zones (carte du zonage réglementaire), le règlement avec les dispositions applicables par zone ( tableau des principales dispositions du règlement) et les recommandations ;

6. Les effets du PPRT avec le droit des sols et l'information préventive, ainsi que les aides techniques à la mise en œuvre des mesures sur l'existant ;

7. Les questions et les réponses concernant le PPRT.

L'annexe 1 était une copie de l'arrêté préfectoral prescrivant le PPRT avec une photo aérienne comportant le périmètre d'étude du PPRT, l'annexe 2 : un schéma de procédure indiquant les différentes phases du PPRT, l'annexe 3 : une copie de l'arrêté préfectoral portant renouvellement des membres de la commission de suivi de site (CSS),

l'annexe 4 : un glossaire technique. Le projet de zonage réglementaire était réalisé avec une échelle linéaire correspondant approximativement à 1/1316.

- Une note de recommandations de 3 pages avec 2 annexes relatives à l'aménagement du bâti existant, aux usages et à l'exploitation. Les annexes développaient le risque toxique avec, notamment, les caractéristiques d'un local de confinement et le risque thermique avec un figuratif détaillant la protection des personnes dans une habitation contre cet effet.
- Un règlement de 23 pages dont un glossaire et 3 annexes comportant 5 titres :
  1. Titre I. Portée du PPRT, dispositions générales, champ d'application, application et mise en œuvre ;
  2. Titre II. Réglementation des projets avec les dispositions applicables par zone aux projets nouveaux, aux projets sur les biens et activités existants, avec des prescriptions concernant les règles de construction et avec les conditions générales d'utilisation et d'exploitation ;
  3. Titre III. Mesures foncières avec exercice du droit de préemption, de délaissement et d'expropriation ;
  4. Titre IV. Mesures de protection des populations sur les biens et activités existants et sur les usages.
  5. Annexe 1. Caractérisation du confinement dans le cas des bâtiments résidentiels.
  6. Annexe 2. Caractéristiques de l'aménagement d'un local de confinement.
  7. Annexe 3. Tableau du taux d'atténuation par zones PPRT et par secteurs.
- Un bilan de la concertation en 5 pages avec les membres de la Commission de suivi du Site et avec la population comportant les questions posées et les réponses de l'équipe projet DREAL Centre/ DDT 37.

Chacune de ces pièces a été revêtue du visa du commissaire-enquêteur.

#### **I.4 – Registre d'enquête.**

Le registre d'enquête a été ouvert par le maire de Saint Antoine du Rocher, Madame Suzel ROUMEAS, coté et paraphé par le commissaire-enquêteur et mis à la disposition du public à la mairie de Saint Antoine du Rocher aux heures et jours ouvrables, soit les lundis et les jeudis de 8 heures 30 à 12 heures et de 14 heures à 17 heures, les mardis et mercredis de 8 heures 30 à 12 heures, les vendredis de 8 heures 30 à 12 heures.

Outre ce registre, comme mentionné plus haut, les observations du public pouvaient être reçues par courrier postal au siège de l'enquête, la mairie de Saint Antoine du Rocher, ou par voie électronique à l'adresse suivante : [pref-pprt-socagra@indre-et-loire.gouv.fr](mailto:pref-pprt-socagra@indre-et-loire.gouv.fr).

### **I.5 – Information et Publicité.**

Dans la continuité de la phase de concertation, le projet de PPRT et les informations relatives à l'enquête publique ont été mis en ligne sur le site [www.indre-et-loire.gouv.fr/](http://www.indre-et-loire.gouv.fr/) pendant toute la durée de l'enquête.

Un avis a été affiché sur le panneau habituel de la mairie et, par les soins de la préfecture, au voisinage de la SOCAGRA.

Un avis a été publié par la préfecture dans la NR des 29 septembre 2012 et 17 octobre 2012 et la NR Dimanche des 30 septembre 2012 et 21 octobre 2012.

### **I.6 – Conditions de consultation du dossier par le public et de réception du public par le commissaire-enquêteur.**

Le dossier a pu être consulté par le public dans d'excellentes conditions en mairie de Saint Antoine du Rocher.

Le commissaire-enquêteur a tenu des permanences pour informer le public et recevoir ses observations éventuelles en mairie de Saint Antoine du Rocher :

- le lundi 15 octobre 2012 de 14 heures à 17 heures ;
- le mardi 23 octobre 2012 de 9 heures à 12 heures;
- le jeudi 8 novembre 2012 de 14 heures à 17 heures;
- le vendredi 16 novembre 2012 de 9 heures à 12 heures.

### **I.7 – Clôture de l'enquête.**

Le registre d'enquête a été clos et signé par le commissaire-enquêteur le vendredi 16 novembre 2012 à 12 heures, heure de fermeture de la mairie de Saint Antoine du Rocher. Au même moment, la boîte de réception de l'adresse électronique ouverte à l'occasion de l'enquête publique a été clôturée par les soins de la préfecture.

### **I.8 – Information du commissaire-enquêteur.**

Le 18 septembre 2012, le commissaire-enquêteur s'est entretenu du dossier, à la préfecture, avec Madame Pascale SASSANO du bureau de l'aménagement du territoire et des installations classées.

Le 19 septembre 2012, il a effectué une première reconnaissance des environs de l'entreprise SOCAGRA suivie le 25 septembre d'une réunion à la DREAL Centre avec l'équipe projet constituée par Madame Isabelle LALUQUE-ALLANO de la DDT d'Indre-et-Loire et Monsieur Cédric MONTASSIER de la DREAL Centre.

Le 2 octobre 2012, il a rencontré, en mairie de Saint Antoine du Rocher, Monsieur Roger CHESNEAU, 1<sup>er</sup> adjoint au maire, en charge de la sécurité. Le même jour, il a visité l'installation de la SOCAGRA avec Monsieur COCHIN, son propriétaire exploitant.

Le 9 octobre 2012, le commissaire-enquêteur a visé le dossier soumis au public et paraphé le registre d'enquête et pris connaissance du Plan de sauvegarde communal, du DICRIM communal et du PLU de la commune. Il s'est entretenu du dossier avec Madame Suzel ROUMEAS, maire de Saint Antoine du Rocher. Ensuite, il a visité une deuxième fois les abords de l'entreprise et, notamment, la halte ferroviaire et routière dans sa partie incluse dans le périmètre du projet de PPRT. Une troisième étude des lieux, avec prises de mesures, a été faite le 23 octobre 2012. Enfin, une quatrième visite a été faite le 16 novembre à l'issue de la dernière permanence en mairie.



### III – OBSERVATIONS DU PUBLIC

Aucune observation n'a été portée sur le registre d'enquête.

Aucune lettre n'a été reçue en mairie à l'intention du commissaire-enquêteur.

Aucune observation n'a été faite par voie électronique à l'adresse e-mail créée spécialement en préfecture pour la durée de l'enquête.

Seule, Madame DESSERRE, locataire du logement du premier étage de la gare, s'est informée du risque encouru et sur le local de confinement recommandé dans son appartement. Elle a informé le commissaire-enquêteur du fonctionnement de la gare routière et ferroviaire, de la desserte de la SOCAGRA et du stationnement des véhicules.

Deux personnes, dont un conseiller municipal, ont demandé des informations ou suggéré des recommandations à l'occasion de leur venue en mairie pour d'autres raisons.

### IV – SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ORALES DU PUBLIC

Six observations orales résultent des contacts du commissaire-enquêteur avec la population à l'occasion de ses permanences et de sa visite de l'établissement SOCAGRA et de son environnement. Suite à la refonte globale du régime des enquêtes publiques, un procès verbal de synthèse des observations écrites et orales est adressé, dans les huit jours suivant la clôture de l'enquête, au chef de projet pour remarques éventuelles. La synthèse des observations orales du public a été adressée à l'équipe projet le lundi 19 novembre 2012. Les 6 observations font l'objet des 6 paragraphes suivants. La réponse de l'équipe projet est reportée en rouge après chaque observation ou question du commissaire-enquêteur.

#### **IV.1 – Stationnement des véhicules dans le périmètre du PPRT.**

Un thème souvent abordé par le public est celui du stationnement des véhicules devant la SOCAGRA et devant la gare. La voie en impasse dans un espace restreint contraint fortement toute tentative de solution d'une situation délicate, l'un des deux objets d'un PPRT. La recommandation du PPRT (Cf article 2 du document « recommandation », page 3) de « prévoir l'aménagement des stationnements du parking de la gare afin de permettre une évacuation rapide et efficace en cas de survenance d'un accident et de ne pas entraver les éventuelles manœuvres des véhicules de secours et/ou des véhicules de transport en commun » semble pleinement fondée, de bon sens et parfaitement rédigée. Elle autorise la commune à organiser le stationnement et, notamment, à créer de nouvelles places de parking, compte tenu de l'affluence croissante des usagers de la halte ferroviaire et routière, sous réserve de permettre l'acheminement des secours et le transport en commun.

Contradictoirement, le règlement limite strictement l'aménagement des voies de desserte aux seules activités de la SOCAGRA et à l'acheminement des secours (Cf pages 7 et 9) et que l'augmentation des places de la gare est interdite (Cf pages 8 et 10) pour les zones B1 et B2. Au titre IV, chapitre IV.2, article IV.2.2 – routes : tout nouvel aménagement de stationnement public est interdit dans le périmètre du PPRT. Le stationnement est limité aux 5 emplacements matérialisés. Cette contradiction interpelle.

La création d'un parking est-elle considérée comme un aménagement des infrastructures terrestres ? Si oui, elle serait admise dans les zones R, B1 et B2 comme l'indique la rédaction du règlement, pages 5, 7 et 9.

La rédaction vise à ne pas autoriser la création de nouveau parking, ni l'augmentation de la capacité du parking existant en zone de risque. Par contre, l'aménagement du parking existant visant à sécuriser les opérations de secours est autorisé. La rédaction du règlement sera précisée pour tenir compte de l'observation.

#### **IV.2 – Précisions sur la création d'un local de confinement.**

Le règlement articles II.2.3 et II.3.3, pages 8 et 10, prescriptions concernant les règles de construction, oblige, à juste titre, à la création d'un local de confinement (page 8) pour une construction nouvelle en zones B1 et B2. Cependant, pour les zones B1 et B2, il est simplement recommandé ce local pour les habitations existantes et, notamment, pour le logement du 1er étage de l'ancienne gare (Cf page 32). N'y a-t-il pas là une incohérence ou deux poids - deux mesures, sujet de litiges ou de recours ultérieurs ?

Le guide PPRT indique eu égard au niveau d'aléa que la création d'un local de confinement doit être recommandée pour le bâti existant tandis qu'il devient obligatoire pour le bâti futur.

#### **IV.3 – Caractéristique principale des zones rouges et des zones bleues.**

D'une façon générale, dans l'esprit et dans l'objet d'un PPRT, peut-on et doit-on considérer la zone rouge R comme une zone de prescriptions et d'interdictions et les zones bleu foncé B1 et B2 comme des zones de recommandations ?

Le guide PPRT indique que les zones rouges sont des zones d'interdictions strictes sauf exceptions tandis que les zones bleues sont des zones d'autorisation sous condition. Dans le cas du PPRT de SOCAGRA, la zone rouge reste une zone d'interdiction avec des prescriptions (mesures constructives obligatoires) sur le bâti existant. La zone bleue est une zone d'autorisation avec des prescriptions (mesures constructives obligatoires) en zone B1 et B2 pour le bâti futur, et pour le bâti existant des prescriptions pour résister à un effet thermique en zone B1 et recommandations sur le bâti existant en zone B2 (cf. question2)

#### **IV.4 – Appréciation de la toxicité des produits et application de la thérapie appropriée.**

Selon le propriétaire-exploitant de l'installation SOCAGRA, le mélange accidentel de certains produits stockés dans son établissement pourrait provoquer l'apparition de gaz dont on ignore la nature. Les gaz pourraient donc être lacrymogènes, suffocants, hilarants, toxiques ou neurotoxiques... Comment, dans ces conditions, adapter la thérapie appropriée aux personnes qui seraient incommodées ou intoxiquées ? Dans le cas présent et d'une façon générale, comment la toxicité des substances stockées par l'installation est-elle appréciée comme très toxique ?

L'exploitant doit disposer de l'ensemble des Fiches de Données de Sécurité (FDS) des produits qu'il stocke. La toxicité des produits est appréciée par le fabricant des substances au regard de la réglementation sur les produits et en fonction des produits physiques et chimiques des substances.

Sur ces FDS sont indiquées les premiers secours à mettre en place en cas d'incendie, de déversement, etc. Dans le cas d'un incendie et d'un dégagement de fumées, les services des urgences en lien avec le centre anti-poison seraient à même d'adapter la thérapie au regard des produits qui auraient brûlé.

#### **IV.5 – Réglementation du stockage de produits dangereux chez les clients de la SOCAGRA.**

En préambule, le dossier présente la liste des 9 établissements soumis à Autorisation avec Servitudes dans le département d'Indre-et-Loire, en raison de la dangerosité des produits employés ou stockés. Considérant que les cultivateurs clients de la SOCAGRA pourraient stocker, eux aussi, des quantités importantes des mêmes produits d'une saison de cultures à l'autre, existe-t-il une réglementation et un contrôle pour leur emploi et leur stockage par les particuliers dans des exploitations disséminées ?

Tout stockage de produits dangereux (très toxiques, toxiques ou dangereux pour l'environnement) est réglementé. Les personnes stockant plus d'une certaine quantité indiquée dans la nomenclature des ICPE doivent déclarer ou demander d'autorisation d'exploiter. La réglementation et les contrôles sont les mêmes dès lors que les installations de stockage sont des ICPE.

#### **IV.6– Nature juridique des propriétés incluses dans le périmètre du PPRT.**

Après avoir donné la signification d'ERP : établissement recevant du public et IOP : installation ouverte au public ( cimetièrre, parc, aire de jeux, etc...), le glossaire du règlement du PPRT (page 15) définit la légalité et l'existence des constructions. Pour l'application du règlement du PPRT, il faut entendre :

- soit une construction régulièrement autorisée ayant fait l'objet d'une autorisation administrative relevant du droit de l'urbanisme et qui a été construite conformément à cette autorisation ;
- soit une construction réalisée avant l'obligation des autorisations d'urbanisme.

Une construction peut exister physiquement et ne pas exister juridiquement, même si :

- elle figure sur le cadastre ;
- elle est assujettie à l'impôt sur le foncier bâti ;
- elle est assurée ;
- elle est desservie par une voie et les réseaux (eau, électricité, etc...).

Ici, la gare (bâtiment, quais...) a été construite au XIX ème siècle avant l'obligation des autorisations d'urbanisme et ne figure, ni sur le cadastre, ni sur le plan de zonage du PLU. Le bâtiment traditionnel de la gare n'est plus affecté au trafic voyageur avec un premier étage loué en appartement par la SNCF et un rez de chaussée utilisé occasionnellement par des agents de RFF. Le projet de PPRT a étudié la protection de ce bâtiment, dont le pignon nord est tangent à la zone Rouge, et a conclu à ne pas retenir de droit de délaissement et à la recommandation de créer un local de confinement dans l'appartement situé en zone B2 (bleu foncé). La gare est transformée en halte ferroviaire avec quais, abris pour voyageurs et vélos. La gare est-elle un ERP ou une IOP ou les deux à la fois ou ni l'un, ni l'autre ? Existe-t-elle juridiquement ? Si non, comment serait examinée l'éventuelle responsabilité juridique de l'Etat, de RFF : propriétaire et de la SNCF ou de la région Centre (TER) : transporteurs ? Le PPRT devrait clairement mentionner la nature juridique des propriétés bâties et non bâties à l'intérieur de son périmètre. En effet, une nuée d'avocats et d'experts ne devrait pas manquer de l'examiner en cas d'accident technologique avec victimes.

On parle du bâtiment de l'ancienne gare, car la gare n'existe plus. Il ne s'agit que d'un bâtiment en partie à usage d'habitation et en partie (réduite) d'un local de travail occasionnel pour les agents de la voie Il ne s'agit donc ni d'un ERP ni d'un IOP.  
Le bâtiment de par son ancienneté a une existence juridique (il existait avant l'obligation des autorisations d'urbanisme) et est actuellement propriété de la SNCF mais cette situation n'est pas figée, la SNCF ne conservant pas son patrimoine non utilisé (bâti ou non). Les informations que doit contenir un PPRT sont définies réglementairement, la nature juridique des propriétés n'y figure pas.

La prise en compte des remarques de l'équipe projet par le commissaire-enquêteur est intégrée dans ses conclusions.

Civray de Touraine, le 12 décembre 2012



Richard RATINAUD,  
Commissaire-enquêteur

DESTINATAIRES :

-Monsieur le Préfet d'Indre-et-Loire,  
préfecture d'Indre-et-Loire,  
direction des collectivités territoriales et de l'aménagement,  
37925 TOURS Cedex 9.  
-Madame le Président  
du Tribunal Administratif d'ORLEANS  
28, rue de la Bretonnerie  
45057-ORLEANS Cedex 1.

**Département d'Indre et Loire**

**Préfecture d'Indre et Loire**

**Enquête publique sur le projet de Plan de Prévention des Risques Technologiques  
(PPRT) autour du site de l'établissement SOCAGRA sur la commune de SAINT  
ANTOINE DU ROCHER**

**Conclusions et avis du commissaire-enquêteur**

## PRÉAMBULE

Cette deuxième partie fait suite au rapport.

Chaque conclusion traite d'un sujet, d'un point ou d'un thème précis. Elle comprend deux parties. La première détaille les différents aspects d'un sujet, tel qu'il est développé dans le dossier, perçu par le public, rapproché de la réalité du terrain et des usages, de l'environnement du projet - elle est un constat résultant de l'enquête publique - et la deuxième, *en caractères italiques*, exprime mes conclusions « personnelles » sur ces aspects.

Conformément à la nouvelle enquête publique en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juin 2012, qui exclut la possibilité d'émettre des recommandations dans l'avis final, mes conclusions peuvent comprendre des suggestions au pétitionnaire, qui ne seront pas reprises dans mon avis. Si les points abordés sont nombreux, ils sont numérotés pour éviter les répétitions.

Cet avis fait suite aux conclusions. Il en découle et se fonde sur mon étude du projet et de son environnement, sur les observations orales du public, sur mes entretiens et sur mes visites des lieux. Motivé, il peut être favorable, favorable avec réserve ou défavorable.

Conclusions et avis sont exprimés en s'attachant à éviter une rédaction administrative, technique ou juridique, car le rapport doit être compréhensible par tout citoyen sachant lire, et en toute indépendance, car je ne suis en rien concerné par le projet.

Conformément à l'obligation de conduire l'enquête avec un certain caractère contradictoire transmise par lettre du préfet au commissaire-enquêteur avant l'enquête, conclusions et avis peuvent surprendre, mais ont pour but d'améliorer le projet et non de le remettre fondamentalement en cause.

## CONCLUSIONS

### 1.- DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE.

L'enquête s'est déroulée conformément à l'arrêté préfectoral.

Le dossier était bien rédigé et complet, bien présenté et peu volumineux.

Toutes les cartes et plans du dossier étaient à une échelle linéaire peu pratique à l'usage. Celle du projet de zonage réglementaire correspondant sensiblement au 1/1316.

Les conditions de réception du public par le commissaire-enquêteur en mairie de Saint Antoine du Rocher étaient très satisfaisantes.

La visite de la SOCAGRA a été complète. Elle a révélé le haut niveau des dispositifs d'alerte au gaz et à l'incendie installés, améliorés constamment par le propriétaire-exploitant et allant parfois au-delà des prescriptions de la réglementation. L'organisation fonctionnelle et spacieuse du stockage, l'entretien soigné des lieux et la nette distinction des parties dangereuses de l'installation donnent une impression d'efficacité et de sérieux.

Comme mentionné dans le rapport, aucune observation n'a été faite sur registre et par Internet. Une seule personne est venue spécialement rencontrer le commissaire-enquêteur, car, demeurant à quelques dizaines de mètres de la SOCAGRA, elle était personnellement concernée.

La période de l'enquête, hors vacances scolaires, pouvait favoriser la participation du public. Il n'en a rien été dans la mesure où, les POA étant très justement impliquées dans l'élaboration du projet et une concertation ayant été organisée, le dossier présenté ne constituait un fait nouveau, ni pour les élus et associations, ni pour la population habitués à vivre avec la SOCAGRA depuis de nombreuses années.

### Mes conclusions.

*L'enquête publique n'a présenté aucune difficulté.*

*Je propose deux modifications de texte dans le document « Recommandations », article 1, page 3 : au lieu de « ...dans le cas où ces derniers ne permettent pas d'atteindre les objectifs... » écrire « ...dans les cas où elles ne permettent pas d'atteindre les objectifs... » et, plus loin, écrire : « - créer un local de confinement contre l'effet toxique respectant les objectifs... ».*

*S'agissant de l'échelle linéaire, elle se révèle peu pratique à l'usage et peu précise, pour les fonctionnaires et usagers. A l'avenir pour les PPRT, il serait souhaitable d'adopter une échelle de 1/1250 ou 1/1500 proches de celle du dossier ou dans les PLU et utilisées dans les règles d'échelles.*

*L'enquête a été organisée selon la nouvelle réglementation de l'enquête publique, qui prévoit la mise en ligne sur Internet de l'avis d'enquête, de plusieurs pièces du dossier et la possibilité pour le public de pouvoir communiquer ses observations par voie électronique. Ceci pour une meilleure information et participation du public.*

*Force est de constater que le public n'a souhaité ni s'informer, ni participer.*

*On peut considérer que la possibilité d'intervenir par Internet n'est pas encore suffisamment connue et ancienne pour en tirer déjà des conclusions.*

*Il reste que le sujet de l'enquête portant sur une installation SEVESO, malgré la tendance souvent excessive de dramatiser la plupart des activités humaines, ne prêtait pas à une polémique mobilisatrice en milieu rural.*

*La population semble vivre avec la SOCAGRA sans crainte. Elle est consciente de sa nécessité économique et sociale. Elle sait que l'installation est classée au titre de la protection de l'environnement et fonctionne avec une autorisation préfectorale, qui suppose son inspection périodique, garantie de sécurité. Elle connaît l'existence de plans d'intervention et de sauvegarde. Le PPRT apparaît donc comme un plan supplémentaire, dont elle ne comprend pas bien l'utilité.*

*Le PPRT semblant superflu dans le cas de la SOCAGRA, il ne faut pas s'étonner du faible niveau de participation du public.*

*En première analyse, je ne suis pas loin de partager cet avis. En effet, les 4 types d'action imposés par la réglementation pour prévenir les risques technologiques d'une installation classée pour la protection de l'environnement sont soit inapplicable, soit déjà mis en œuvre.*

*Le premier type consiste en la réduction du risque à la source. Comme le dossier l'exprime, l'étude de danger, qui est habituellement effectuée dans le sens de supprimer, substituer ou réduire les produits dangereux, a conclu à l'impossibilité d'agir dans ce sens sur le site, compte tenu de l'activité de stockage en flux tendus de la SOCAGRA.*

*Les deuxième et troisième types sont l'élaboration de plans d'urgences et l'information de la population. C'est l'objet des plans cités dans le rapport : POI, PPI et PCS et pour l'information : DICRIM, plaquettes PPI, CSS et états de risques annexés aux contrats de vente et de location, documents en vigueur ou connus à Saint Antoine du Rocher.*

*Le quatrième type est la maîtrise de l'urbanisation autour du site industriel. Elle est déjà appliquée d'une certaine manière dans le PLU dans son règlement graphique et écrit*

*interdisant tout logement nouveau ou tout bâtiment accueillant du public. Le périmètre d'interdiction est même deux fois plus grand que celui du projet de PPRT, qui accroît les possibilités d'urbanisation. En annexe, un extrait du plan de zonage du PLU centré sur la gare montre cette limite en couleur orange.*

*La protection et le secours des personnes semblent donc assurés sans PPRT. Pour autant, un PPRT est imposé par la loi autour de la SOCAGRA et, en deuxième analyse, je le pense parfaitement justifié.*

## **2.- LE SUJET DE L'ENQUETE.**

### Le constat.

Pour exprimer un avis pertinent, il convient au préalable de définir précisément le sujet ou l'objet de l'enquête pour ne pas être hors sujet. C'est le dictionnaire et la note de présentation du dossier qui donnent la réponse.

Le dictionnaire. Dans PPRT, le mot clef est prévention. Soit l'ensemble des mesures préventives contre certains risques. Préventif veut dire qui tend à empêcher qu'une chose fâcheuse ne se produise.

La note de présentation du dossier. L'objectif d'un plan de prévention des risques technologiques est de résoudre les situations délicates héritées du passé pouvant mener à des catastrophes de grande ampleur en cas d'accident et de maîtriser l'urbanisation future autour de ces sites potentiellement dangereux.

Dans un PPRT, on ne s'intéresse uniquement qu'à la vulnérabilité des personnes vis à vis de l'aléa. Ici, les aléas thermiques et toxiques, dont les distances d'effets déterminent une carte multi-aléas correspondant au périmètre d'exposition aux risques. Ce périmètre permet de créer un plan de zonage réglementaire du PPRT comportant trois zones de niveaux d'aléas décroissants : R, B1 et B2 pour lesquelles est rédigé un règlement détaillant les dispositions applicables aux projets nouveaux et aux projets sur les biens et activités existants, fixant des mesures foncières et de protection des populations sur les biens et activités existants, ainsi que sur les usages.

Un document de recommandations complète ce règlement. Comme le rappelle le dossier, l'article L.515-16 du code de l'environnement stipule que le PPRT peut, à l'intérieur du périmètre d'exposition aux risques, définir des recommandations tendant à renforcer la protection des populations face aux risques encourus et relatives à l'aménagement, l'utilisation ou l'exploitation des constructions, des ouvrages, des voies de communication et des terrains de camping ou de stationnement de caravanes, pouvant être mises en oeuvre par les propriétaires, les exploitants et les utilisateurs.

Les mesures préventives, prescrites, autorisées sous conditions ou recommandées, du PPRT doivent être exclusivement liées à la protection contre les risques créés par les activités de la SOCAGRA.

Les zones rouges sont des zones d'interdictions strictes sauf exceptions tandis que les zones bleues sont des zones d'autorisation sous condition pouvant comporter des prescriptions et des recommandations.

Zonage et règlement sont les deux pièces essentielles du PPRT.

### Mes conclusions.

*La prévention suppose de prendre l'ensemble des mesures préventives, c'est à dire toutes. Un plan de prévention qui en oublierait une seule ne serait pas un plan satisfaisant et approuvé à*



*tort engagerait la responsabilité de l'Etat en cas d'accident. Les mesures préventives dans le périmètre sont dans le sujet..*

*Ici, la situation délicate héritée du passé est la juxtaposition d'une gare, à l'origine uniquement ferroviaire et aujourd'hui également routière, avec un établissement soumis à Autorisation avec Servitudes : la SOCAGRA auparavant desservie par un épi ferré. Résoudre cette situation est dans le sujet. C'est sans doute l'objectif le plus difficile pour le PPRT.*

*Maîtriser l'urbanisation afin de protéger la population est à l'évidence dans le sujet. C'est sans doute le plus facile.*

*Le sujet est de protéger les personnes situées à l'intérieur du périmètre du PPRT des risques thermiques et toxiques encourus et, tout spécialement, les usagers de la halte ferroviaire et routière.*

*L'extérieur du périmètre du PPRT est hors sujet, puisqu'il est au-delà de la distance d'effets thermiques et toxiques, qui justifient la prescription de mesures spécifiques de prévention. Comme le mentionne le dossier, au-delà de la limite du PPRT, les risques demeurent, mais, réduits, font l'objet de mesures ordinaires de prévention hors PPRT.*

*L'article L.515-16 précise qu'un PPRT ne doit pas figer l'état des lieux, mais permettre, par des recommandations, de continuer à aménager le territoire à l'intérieur de son périmètre tout en protégeant les personnes. Je peux donc formuler des suggestions.*

### **3.- Le projet de PPRT et la sécurité des voyageurs de la halte ferroviaire et routière de Saint Antoine du Rocher.**

#### **3-1. La halte ferroviaire.**

##### Le constat.

1. Les risques thermiques et toxiques seraient les plus élevés lors des manutentions de produits par le personnel de l'installation. L'alerte serait vite donnée et les personnels de secours rapidement sur place. Le déclenchement de la sirène sur le toit de la SOCAGRA avec un éventuel déport sonore sur les quais incitera les voyageurs déjà informés par voie d'affiche à évacuer rapidement la gare.
2. Le projet détaille les mesures de protection des populations sur le bâti existant (ancienne gare – local de confinement – démontage ou condamnation d'un abri béton pour voyageurs, en zone R, sur le quai en direction du Mans...) et sur les usages (pose de panneaux d'information...).
3. La limite sud de la zone R tangente le pignon Nord de l'ancienne gare et a justifié une étude de vulnérabilité par le CETE Normandie Centre pour déterminer la résistance du bâtiment aux effets thermiques et pour examiner la possibilité de créer un local de confinement dans l'appartement loué au premier étage.
4. Le bâtiment de l'ancienne gare n'est plus affecté au trafic des voyageurs et n'apparaît pas sur le plan de zonage du PLU. Le terme arrêt est mentionné sur le plan cadastral à l'emplacement du bâtiment.
5. Le quai ouest de voyageurs (Le Mans) est situé à 7,90 m du bâtiment SOCAGRA, source des effets thermiques et toxiques, qu'il longe sur 3 m environ vers le nord.
6. Les deux quais mesurent 89 m de long.

7. 44, 20 m du nord du quai ouest sont situés en zone rouge à partir du pignon nord de l'ancienne gare. Un peu moins pour le quai Est compte tenu de la courbure de la zone R, tout en excluant l'abri pour voyageurs.
8. Pour les deux quais : 14,90 m en zone B1 et 22 m en zone B2. Soit 81,10 m sur 89 situés dans le périmètre du PPRT.
9. L'entrée / sortie du quai ouest est en zone B1 à 67,30 m du nord du quai.
10. L'entrée / sortie du quai est vers Tours est hors périmètre et se fait par un chemin gravillonné le long de la voie ferrée à partir du passage à niveau avec la RD 228.
11. 30 m séparent l'extrémité sud des quais du passage à niveau avec la RD 228.
12. La gare ne dispose pas de passage souterrain et de distributeur de billets. Il est nécessaire de se présenter au contrôleur avant de monter dans le train pour la direction du Mans. Pour Tours, la manière d'obtenir un billet n'est pas affichée. Un abri pour cycles est aménagé entre le quai Est et le passage à niveau.
13. En semaine, on compte 2 arrêts de train et 2 de cars TER vers le Mans, 3 arrêts de train et 3 de cars TER vers Tours. Les lycéens de Saint Antoine du Rocher et des environs sont rattachés au lycée Descartes. Il y a donc affluence de voyageurs ponctuellement matin et soir.
14. Les quais sont utilisés temporairement et surtout dans leur partie sud, la plus éloignée de la SOCAGRA.
15. La possibilité d'un prolongement des quais vers le sud ou d'un déplacement de la gare au sud du passage à niveau aurait été envisagée, mais écartée par RFF en raison de son coût (environ 10 millions €) et des difficultés techniques liées à la signalisation et au passage à niveau.
16. L'ensemble abri et quais n'est considéré dans le dossier, ni comme un établissement recevant du public, ni comme une installation ouverte au public, ni comme un terrain nu, alors que les voyageurs peuvent aller et venir, à découvert, sur les deux quais.
17. Si RFF et la SNCF ont été associés à la procédure d'élaboration du PPRT, aucun des deux organismes ne figure dans la Commission de Suivi du Site (CSS).
18. Le bon fonctionnement de la halte ferroviaire est lié à celui de la halte routière (cars TER et Fil Vert) et aux possibilités de stationnement des véhicules.

### Mes conclusions.

*Points 5 à 9. Considérant que 81, 10 m sur 89 m de longueur des quais sont situés dans le périmètre, dont la moitié en zone rouge, la mesure préventive la plus radicale, mais aussi la plus satisfaisante au regard du fameux principe de précaution, serait la fermeture pure et simple de la halte ferroviaire au trafic voyageur.*

*Points 1. Certes, il ne s'agit pas ici d'un risque majeur, qui mettrait en cause un nombre important de victimes, mais d'un risque mineur selon la terminologie employée. Mais, un voyageur d'une simple halte ferroviaire a droit au même niveau de protection que dix, cent ou mille. La SOCAGRA est déserte aux heures d'arrêt des trains des dimanches et fêtes. L'accident peut survenir en dehors des heures de présence du personnel de la SOCAGRA.*

*Points 2 et 3. Si le projet prévoit bien des mesures de protection des populations pour le bâti et les usages, il occulte l'usage des quais en zone rouge. Par exemple, il prescrit le démontage ou la condamnation de l'accès à l'abri en béton situé au Nord de la gare en fin*

de zone rouge, tout en permettant aux voyageurs l'accès au reste du quai pourtant plus proche du bâtiment source. Cette possibilité donnée au public d'approcher si près d'un établissement SEVESO doit être unique en France. Il faudrait être logique jusqu'au bout en interdisant matériellement l'accès du public sur les quais en zone rouge au droit du pignon nord de l'ancienne gare.

Points 9 à 14. Mais, l'analyse du fonctionnement de la halte ferroviaire révèle qu'en réalité toute la partie nord des quais située en zone rouge n'est pas utilisée par les voyageurs. En effet, le trafic voyageur est très majoritairement en provenance ou à destination de la gare de Tours centre. Pour la direction de Tours, l'entrée de la gare est le passage à niveau avec la RD 228 hors du périmètre du PPRT. Pour le retour de Tours, la sortie du quai est en zone bleue, mais masquée par le bâtiment de l'ancienne gare vis à vis du bâtiment source. Elle est utilisée brièvement. En outre, la gare est desservie par des trains automoteurs diesel simple, qui s'arrêtent, à l'aller comme au retour, sensiblement en limite de zone rouge. De plus, les voyageurs ont tendance à monter en tête de train vers Tours et en queue ou en milieu de train vers le Mans. Les mesures de protection projetées me semblent donc suffisantes. Informer par voie d'affiches le public sur la conduite à tenir en cas d'alerte par la sirène située sur le toit de la SOCAGRA est satisfaisant.

Point 15. La réfection des quais en mauvais état et leur éventuel prolongement vers le sud ou, mieux, la création d'une nouvelle halte ferroviaire et routière au sud du passage à niveau, sont hors sujet, car hors périmètre du PPRT. SOCAGRA ou pas SOCAGRA, c'est à la SNCF d'adapter son offre de transport à l'évolution démographique et sociale de la commune et des communes environnantes en liaison étroite avec les collectivités territoriales. Une opération d'urbanisme avec DUP au sud du passage à niveau créant un ensemble multimodal de transports en commune associé à un parking relais mériterait d'être étudiée.

Point 16. Cette question a déjà été abordée dans le rapport et l'équipe projet a fait une remarque reprise intégralement. A l'évidence, les quais de voie ferrée sont des constructions ouvertes au public. Leur existence juridique devrait être étudiée dans la perspective d'une éventuelle responsabilité de l'Etat en cas d'accident technologique. Le PPRT ne doit pas traiter ce point.

Point 17 et 18. A l'exception de la parcelle B 523 propriété de la SOCAGRA, la SNCF est propriétaire de toutes les parcelles situées entre la gare et la maison de l'ancien garde barrière, y compris celle de la voie d'accès à la SOCAGRA ( Cf: extrait du plan de zonage du PLU en annexe). Elle est un riverain tout particulièrement concerné, dont la présence serait souhaitable dans la CSS. Elle est un partenaire indispensable au développement d'intérêt général de la halte ferroviaire et routière dans le respect du PPRT.

En conclusion, les mesures préventives projetées me semblent adaptées.

### **3-2. La halte routière.**

#### **Le constat.**

1. Les cars TER desservent la gare de Saint Antoine du Rocher à un arrêt en sortie du quai ouest, proche du bâtiment de la gare. Ils viennent de Semblençay et y retournent. Ils doivent s'engager dans la voie en impasse desservant la SOCAGRA. L'arrêt est en zone B2.
2. Un rond point a été aménagé à hauteur de l'arrêt pour permettre aux cars de faire demi-tour. Or, ce giratoire est souvent occupé par 2 ou 3 véhicules en stationnement, qui obligent le car à reculer vers la RD 228 après avoir déposé ses passagers. Manœuvre dangereuse pour le conducteur non guidé.

3. Deux arrêts Fil Vert sont aménagés sur la RD 228 au débouché de la voie d'accès à la SOCAGRA. Ils sont situés en dehors du périmètre du PPRT.

### Mes conclusions.

*On peut se demander s'il est prudent de maintenir un arrêt de car TER en zone bleue, si une autre possibilité d'arrêt existe en dehors des zones dangereuses rouge et bleue délimitées par le zonage réglementaire du PPRT.*

*En effet, le PPRT doit agir sur les usages en réduisant et même supprimant l'accès aux zones dangereuses. Ici, l'arrêt du TER est maintenu près de l'ancienne gare désaffectée pour des raisons historiques, traditionnelles ou sentimentales. Il est fondé en sortie pour les voyageurs venant de Tours, mais peu pratique pour les voyageurs vers Tours, qui doivent accéder au quai par le passage à niveau avec la RD 228.*

*Rien n'interdirait aux cars TER d'utiliser les mêmes arrêts que le réseau Fil Vert de transport routier collectif du Conseil Général d'Indre-et-Loire, d'autant plus que les horaires le permettent. Pour revenir à Semblançay, les cars TER pourraient faire demi-tour sur la place devant la déchetterie, 300 m plus à l'est.*

*L'encombrement du giratoire nécessite une action de police, mais reflète clairement un besoin de places de stationnement, qui sera abordé au paragraphe suivant.*

### **3-3. Le stationnement des véhicules.**

#### Le constat.

1. Le projet limite strictement le nombre de places de parking à celles matérialisées sur le sol près de l'arrêt des cars TER. Soit 5 emplacements dont un pour handicapés. Tout nouvel emplacement de stationnement public est interdit dans le périmètre du PPRT. Dans le règlement, l'augmentation des places de parking de la gare est interdite en zones B1 et B2 selon les articles II.2.4 et II.3.4.
2. Paradoxalement, le PPRT recommande (cf. article 2 du document « Recommandation », page 3) de « prévoir l'aménagement des stationnements du parking de la gare afin de permettre une évacuation rapide et efficace en cas de survenance d'un accident et de ne pas entraver les éventuelles manœuvres des véhicules de secours et/ou des véhicules de transport en commun ». Ce texte autoriserait la commune à organiser le stationnement et, notamment, à créer de nouvelles places de parking, compte tenu de l'affluence croissante des usagers de la halte ferroviaire et routière, sous réserve de permettre l'acheminement des secours.
3. L'équipe projet DREAL-DDT a répondu sur ces deux points dans le rapport.
4. Le stationnement des véhicules près de la gare et sur la RD 228 est de deux types. Un stationnement de véhicules permanent du matin au soir correspondant aux heures de travail à Tours : 8 véhicules, dont 2 dans le giratoire, le 19 septembre 2012 et 9, dont 3 dans le giratoire, le 9 octobre 2012. Un stationnement temporaire d'une vingtaine de véhicules aux heures de départ et de retour notamment des lycéens.
5. L'alternative à l'usage de la voiture, en favorisant l'utilisation des transports en commun par voie ferrée ou routière, est une priorité nationale partout mise en œuvre en créant des parkings relais à proximité des gares et en entrée de ville. Elle est d'intérêt général pour la protection de la qualité de l'air de

l'agglomération et d'intérêt particulier en raison de l'impact croissant du coût des carburants sur le budget des ménages.

6. La commune de Saint Antoine du Rocher, de par sa situation à 12 km de Tours et en raison de l'augmentation sensible de sa population : 1999 : 1096 hab. 2004 : 1252 hab., 2006 : 1341 hab., 2008 : 1413 hab. connaît un besoin croissant de transports collectifs. L'offre de transport par voie ferrée est d'autant plus séduisante que la durée de trajet entre Saint Antoine du Rocher et Tours Centre est de 14 mn avec un seul arrêt à La Membrolle-sur-Choisille.
7. Le besoin de parkings, place de la gare, a conduit la commune à prévoir au PLU un emplacement réservé de 420 m<sup>2</sup> sur la parcelle B 523 appartenant à Monsieur de la Villanderie, propriétaire-exploitant de la SOCAGRA. Soit 145 m<sup>2</sup> environ en zone rouge et le reste en zone bleue (cf. plan du périmètre PPRT avec report de l'emplacement réservé n°5 en annexe)
8. L'interdiction d'augmenter le nombre de places de parkings devant la gare a étonné Madame Suzel ROUMEAS, maire de Saint Antoine du Rocher, qui avait retenu, dans la phase d'étude du projet, que la zone rouge devait être une zone d'interdiction et les zones bleues des zones de recommandations. Une réponse de l'équipe projet figure dans le rapport.

#### Mes conclusions.

*Points 3 et 4. Pour le premier type de stationnement, les véhicules sont vides toute la journée. Pour le deuxième, il s'agit d'un stationnement de dépose minute, très bref au départ des trains et cars et un peu plus long à leur arrivée. Augmenter le nombre de places de parking dans le périmètre du PPRT n'augmente pas sensiblement le nombre de personnes exposées aux risques. J'irai jusqu'à dire que c'est une utilisation intelligente de l'espace dans un périmètre de PPRT incluant une gare ferroviaire et routière d'intérêt général.*

*Points 1, 2, 5 et 6. Dans la rédaction proposée, le règlement du PPRT interdit la création de parkings, alors qu'une possibilité d'extension de 15 à 20 véhicules correspondant aux besoins existe sur des parcelles appartenant, l'une à la SOCAGRA et toutes les autres à la SNCF. La phrase citée en recommandation est parfaite. Elle permet une possibilité d'évolution tout en satisfaisant aux impératifs d'évacuation et secours. Sauf pour la zone rouge, les phrases interdisant de nouveaux parkings en zones bleues devraient être supprimées dans l'intérêt général.*

*Point 7. La suppression des limitations de stationnement en zones bleues satisferait le maire de la commune.*

*En conclusion, l'aménagement de nouvelles places de parkings devrait être autorisé en zones bleues, d'autant plus qu'il serait limité et piloté par la commune ou la communauté de commune en liaison étroite avec la SNCF.*

### 3.- CONCLUSION GÉNÉRALE.

*La particularité de ce projet de PPRT est qu'il concerne une installation SEVESO à proximité immédiate d'une gare routière et ferroviaire ouverte par nature au public et appelée à se développer.*

*Dans son périmètre, le PPRT doit, à la fois, diminuer la vulnérabilité du public et ne pas interdire l'aménagement de cette gare nécessité par un trafic croissant de voyageurs.*

*Toutes les propositions exprimées dans les conclusions ne sont que des suggestions.*

*L'enquête publique, par les contacts et les conversations qu'elle a permis d'établir sur une durée proche de trois mois, devrait permettre une amélioration réaliste du projet dans le respect de la réglementation et initier une réflexion pour un meilleur service aux usagers de la gare de Saint Antoine du Rocher.*

*En définitif, seules quelques phrases du projet devraient être supprimées, modifiées ou précisées.*

### AVIS

- Considérant que le projet prescrit et recommande des mesures de protection des personnes autour de la SOCAGRA dans un périmètre clairement délimité sur un fond de plan cadastral permettant une corrélation avec le plan de zonage du PLU de la commune ;
- Considérant que le projet permet de maîtriser l'urbanisation autour du site de la SOCAGRA dont les activités présentent des risques thermiques et toxiques pour les personnes ;
- Considérant que l'objectif principal d'un PPRT de définir des mesures de réduction des risques ne doit pas être retenu, compte tenu de l'activité de transit et de stockage temporaires de produits agropharmaceutiques de la SOCAGRA ;
- Considérant qu'une halte ferroviaire et routière est presque intégralement incluse dans le périmètre d'exposition aux risques délimité par le projet ;
- Considérant que le développement de cette halte est d'intérêt général et augmentera le nombre de personnes dans ce périmètre ;
- Considérant que, sensiblement, la moitié nord des quais ferroviaires est situé en zone rouge, zone d'interdiction stricte, où les voyageurs, à découvert, pourraient être exposés à des niveaux d'aléa thermique fort à très fort et toxique Moyen + (M+) ;
- Considérant que cette zone n'est, en réalité, pas utilisée par les voyageurs du fait de l'accès au quai vers Tours par le passage à niveau avec la RD 228 et d'une sortie du quai vers le Mans au sud du bâtiment de la gare désaffectée ;
- Considérant que la gare est desservie par des trains automoteurs diesel qui s'arrêtent en zones bleues ;
- Considérant que l'amélioration de la capacité de stationnement des véhicules autour de la gare peut être admise en apportant quelques modifications mineures dans le texte du projet sans élévation sensible du niveau des risques encourus,

j'ai l'honneur de formuler un **avis favorable** au projet de Plan de Prévention des Risques Technologiques autour du site de l'établissement SOCAGRA sur la commune de Saint-Antoine du Rocher.

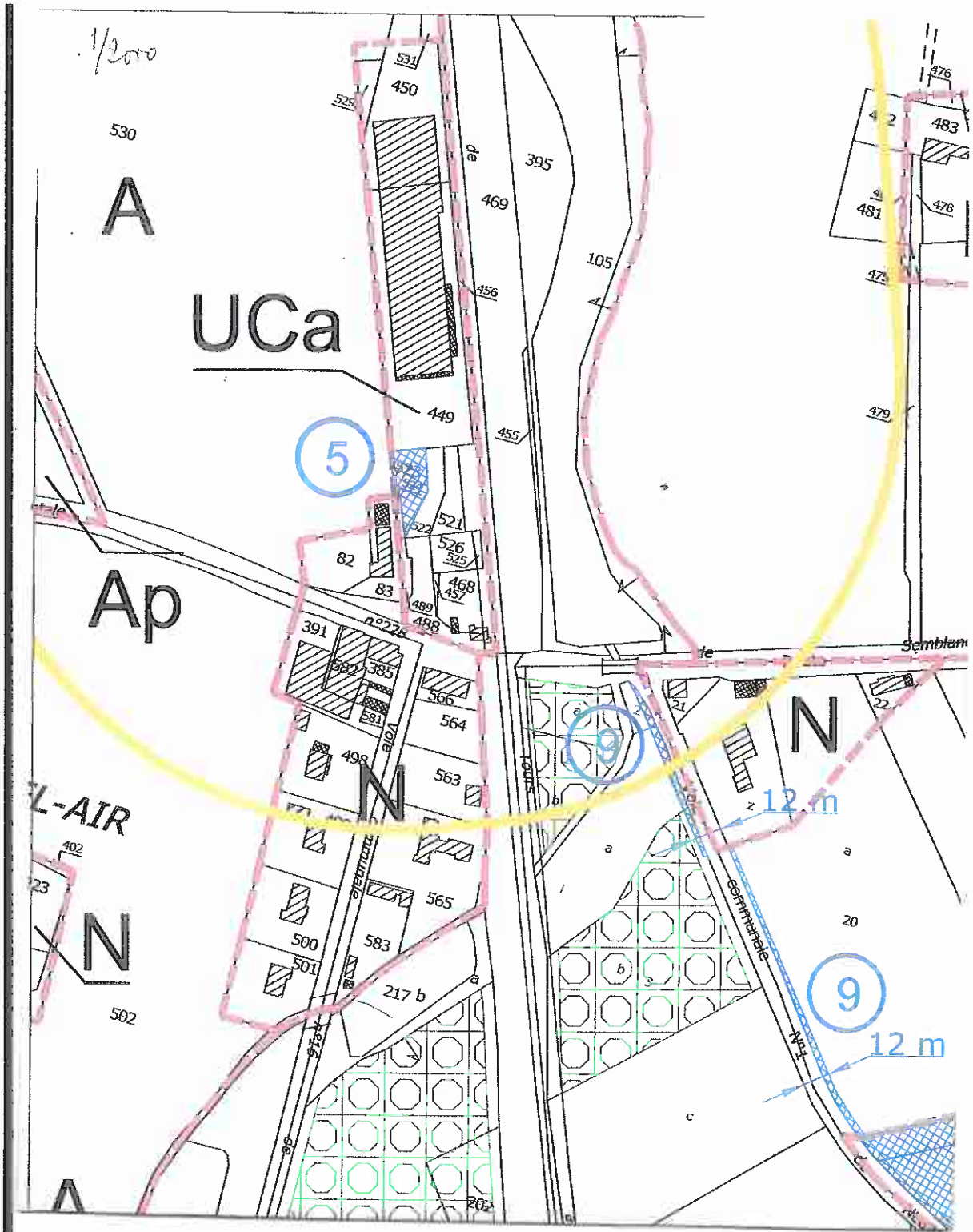
Tours, le 12 décembre 2012



Richard RATINAUD,  
Commissaire-enquêteur

DESTINATAIRES :

- Monsieur le Préfet d'Indre-et-Loire,  
préfecture d'Indre-et-Loire,  
direction des collectivités territoriales et de l'aménagement,  
37925 TOURS Cedex 9.
- Madame le Président  
du Tribunal Administratif d'ORLEANS  
28, rue de la Bretonnerie  
45057-ORLEANS Cedex 1.





Emplacement  
Reserve n°5  
Parking.

