

Comité de Quartier Croix de Pierre
2 rue Lafage
31300 Toulouse

Toulouse le lundi 12 mars 2019

à

Monsieur le Président
de la commission d'enquête-Publique
sur le Téléphérique Urbain Sud de TOULOUSE

Monsieur le Président, Madame, Monsieur,

Veillez trouver ci-dessous un récapitulatif de la déposition déjà faite lors de la permanence du mercredi 27 février matin dans les locaux de Toulouse Métropole.

Vous y trouverez la copie de la déposition faite ce jour-là. Elle récapitule les 9 questions posées pour renforcer la sécurité et le confort des usagers des cabines du TUS.

Nous avons ajouté une 10^{ème} question concernant le survol des ballastières.

Globalement, le TUS est une initiative efficace pour désenclaver l'ONCOPOLE isolé entre la Garonne et l'autoroute A 64 aux portes SUD de TOULOUSE. Nous lui souhaitons longue vie. Mais sans oublier que, malgré les réponses officielles rassurantes des autorités citées dans le dossier, les passagers des cabines en vol et les opérateurs du PC TUS doivent connaître la nature des risques encourus et les mesures à prendre dans les deux cas ci-dessous:

1) **quelle toxicité de l'air respiré dans pas moins d'une dizaine de cabines en cas d'accident technologique sur le site SEVESO SH ARIANEGROUP ?**

Elles passent à moins de 400 mètres au SUD du périmètre des effets irréversibles, entre les pylônes 1 et 2. Il faudra donc faire très vite pour interrompre l'entrée des passagers sur les stations ONCOPOLE et CHU et, exfiltrer et contrôler tous les passagers des cabines concernées sur ces deux mêmes gares.

2) **quel impact sur les passagers qui subiront de sévères nuisances aériennes ?**

(bruit excessif dans une enceinte fermée et turbulences de sillage) provoquées par le survol incessant des 150 avions quotidiens utilisant l'aéroport de Toulouse Blagnac, en particulier ceux à l'atterrissage aux QFU 32 L et 32R.

En vous remerciant d'obtenir toutes les réponses nécessaires.

Respectueusement

Monsieur Jérôme FAVREL Président du comité de quartier Croix de Pierre

PO Michel MASSOU Secrétaire Général et membre de la CSS ARIANEGROUP

I. Copie de la déposition du Secrétaire Général du comité de quartier Croix de Pierre/Route d'Espagne

Le comité de quartier Croix de Pierre est très sensible aux questions de sécurité d'exploitation du TUS.

Ce projet recueille notre approbation pleine et entière.

Pour être assurés de sa pérennité, nous posons les questions ci-dessous afin d'améliorer la sécurité à bord du téléphérique et la sûreté du site SEVESO SH (ARIANEGROUP) situé à 400 mètres au NORD, entre les pylônes P1 et P2.

1. L'inter-visibilité entre le site SEVESO et les cabines en vol est maximale et source d'investigations faciles pour des gens mal intentionnés. Peut-on envisager d'occulter les vitres, en vol, face au site, pendant le temps nécessaire ?

Le cas de figure est déjà en œuvre à BREST pour protéger la villa de l'Amiral postée au bord de la Penfeld et surplombée par les cabines.

2. La qualité de l'air entre P1 et P2 est altérée par les dizaines de milliers de m³ de fumées issues des 5 cheminées du site SEVESO. Nous préconisons un contrôle périodique de la qualité de l'air dans les cabines ?

Le contrôle annuel prévu est insuffisant pour le cas normal des vols quotidiens.

3. Quelle est la teneur des composés toxiques issus d'une explosion prévue dans le PPRT du site (approuvé en 2014) qui donne la SEI à 400 mètres, dans les cabines en vol ?

Nous savons qu'aux portes de l'ONCOPOLE, la toxicité est à 2,3 ppm.

4. Quelles sont les consignes données au PC manœuvre du TUS pour arrêter les embarquements CHU et ONCOPOLE en cas d'explosion ?
5. Corriger le dossier page 102/188 de la pièce E3, §7.3.1 4^{ème} § (*ceci est la correction de la version manuscrite erronée car écrite de mémoire*). Il y a des TMD issus du site SEVESO SH qui passent chaque jour sur la RD 120, le long de la canalisation de gaz. Ces camions quotidiens sont chargés à 8 tonnes d'équivalent TNT. Mesures d'alerte à prendre par le PC du TUS ?
6. Quel est l'effet de blast dans les cabines lors du passage des 150 avions quotidiens qui survolent le site ? En particulier à l'atterrissage aux QFU 32 L et R.

Les aéronefs sur l'axe ILS passent à 100 mètres au-dessus des cabines en vol. Quelle est la pression et les mouvements d'air pour le confort des passagers ?

Il faut éviter des effets de panique dans certains cas extrêmes.

7. Suite à la construction de MONTAUDRAN, une compensation des espaces verts obligatoires a été faite sur le site ex-DGA de l'ONCOPOLE, exactement autour de la gare du TUS. Les 18100 m² de parking + la gare ne viennent-ils pas entamer la surface compensée à laisser verte ?
8. Pour les travaux d'amarrage du pylône P1, nous recommandons la plus grande prudence en matière de protection des ouvriers, du fait de la pollution des sols (ex-zone chimique DGA) et pyrotechnique (ex-stand de tir canon).

9. Carte d'étude de bruits (page 164 et suivantes du même dossier E3). Il serait bon d'isoler le bruit des avions car, depuis la privatisation d'ATB (aéroport de Toulouse Blagnac) les mouvements d'avions pourraient doubler dans les 4/5 ans à venir. L'effet de blast (*en cabine*) sera répété et incommodant.

Bonne chance au TUS qui est un plus pour les habitants de TOULOUSE et pour le tourisme.

Fait à Toulouse le 27 février 2019

Monsieur Jérôme FAVREL Président du comité de quartier Croix de Pierre
PO Michel MASSOU Secrétaire Général et membre de la CSS ARIANEGROUP

En complément de cette première déposition du 27 février 2019 qui ne traite pas du survol des ballastières, nous posons une 10^{ème} question et enrichissons les 9 précédentes des copies d'écran citées dans les ANNEXES.

II. Question n° 10 sur la nécessaire dépollution des ballastières

Le survol des ballastières pose un vrai problème de sécurité pour les cabines qui passent au-dessus (ballastières 0 et 1), mais aussi à côté des 3 autres (ballastières 2,3 et 4) du fait du caractère explosif des caisses de nitrocellulose qui sont inoffensives si elles restent immergées.

La question posée est de connaître la fiabilité du système de contrôle permanent, jour et nuit, du niveau des eaux dans chacune des ballastières ?

Et aussi de connaître les mesures de sécurité, voire d'évacuation, à prendre par le PC de commande du TUS :

- en cas de baisse du niveau de ces eaux ?
- en cas d'incendies de la zone remplie de bandelettes et cylindres de nitrocellulose à l'air libre en sachant la toxicité des gaz alors émis ?

La question sur la dépollution des ballastières n'est pas à l'ordre du jour dans ce dossier, du fait que ces opérations ne sont pas envisageables sans interrompre temporairement l'exploitation du TUS et que les négociations entre ministère des Armées et collectivités territoriales n'ont pas beaucoup avancé depuis l'explosion du 21 septembre 2001.

Voir en Annexe V le problème de la quantité réelle et actuelle de nitrocellulose présente autant dans les ballastières que sur les terrains voisins, ainsi que le problème de la méconnaissance du secteur de la ballastière 0.

III. ANNEXES produites

ANNEXE I : Positions relatives entre site SEVESO SH, tracé du TUS, route TMD et toxicité au niveau des cabines en cas d'accident technologique.

ANNEXE II : Dégagement de fumées autorisé par arrêté préfectoral

ANNEXE III : Effets du survol des cabines par quelques 150 avions quotidiens
ANNEXE IV : Contrôle de la compatibilité de l'installation de la gare ONCOPOLE
dans une zone naturelle déjà réservée à titre compensatoire du programme de
MONTAUDRAN.

ANNEXE I : Positions entre sites SEVESO SH, tracé du TUS et route TMD et toxicité au niveau des cabines en cas d'accident technologique

**Route des camions TMD quotidiens
(8 tonnes d'équivalent TNT chacun)**

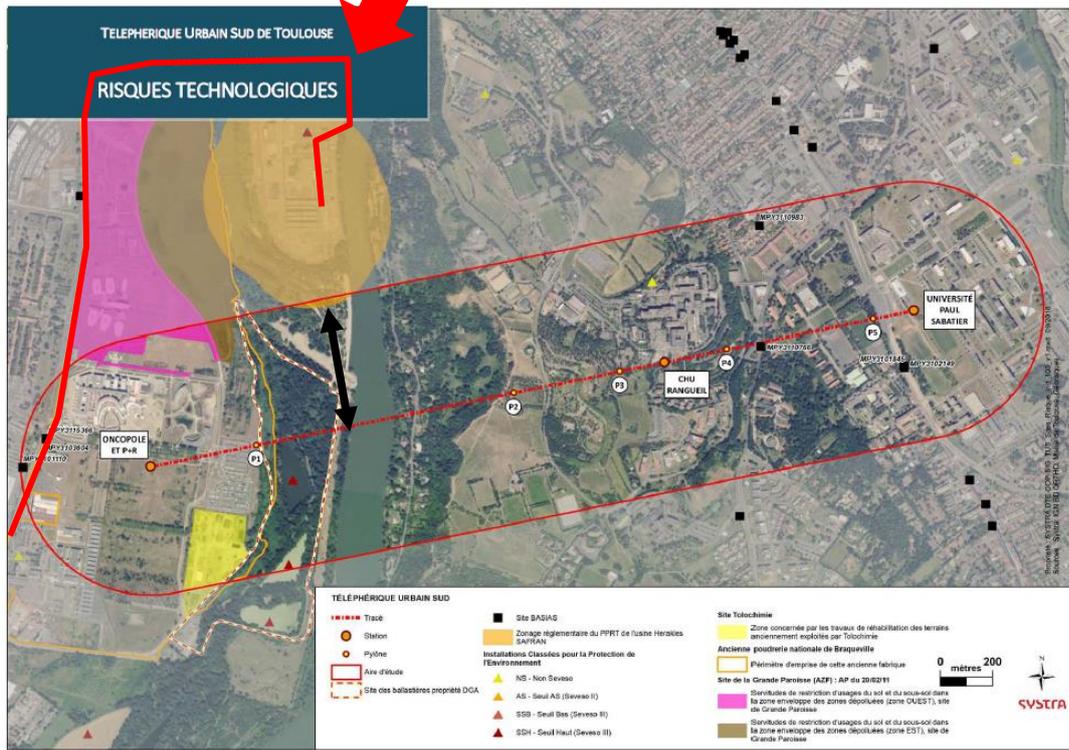


Figure T8 : Carte des anciens sites pollués
(source : Groupement POMA)

**En cas d'accident technologique, combien de ppm en cabine ?
Sachant que le périmètre SEI (seuil des effets irréversibles)
est à 9 ppm pour 400 mètres du site.**

Ce passage du ou des camions quotidiens relève de la question N°5.

La composition de l'air en cas d'accident technologique relève des questions N°3 et N°4

ANNEXE II : Dégagement de fumées autorisé par arrêté préfectoral

Il s'agit pour la commission d'enquête d'accéder à la dernière autorisation préfectorale autorisant les rejets des différentes installations techniques de l'usine SEVESO SH.

Sont à quantifier les rejets de :

1. La cheminée générale ARIANEGROUP autorisée débit > 30 000 m³/heure,
2. La chaudière de chauffage----- débit < 19 600 m³/heure,
3. La cheminée Atelier Perchlorate-----débit < 4 000 m³/heure,
4. L'atelier périodique MMH-----débit < 1 000 m³/heure,

Sont à quantifier aussi

1. Rejets des garages et ateliers TISSEO/SMTC----- ?
2. Rejets Turbines de climatisation de l'Oncopole----- ?
3. Rejets circulation routière sur la RD 120 ----- ?

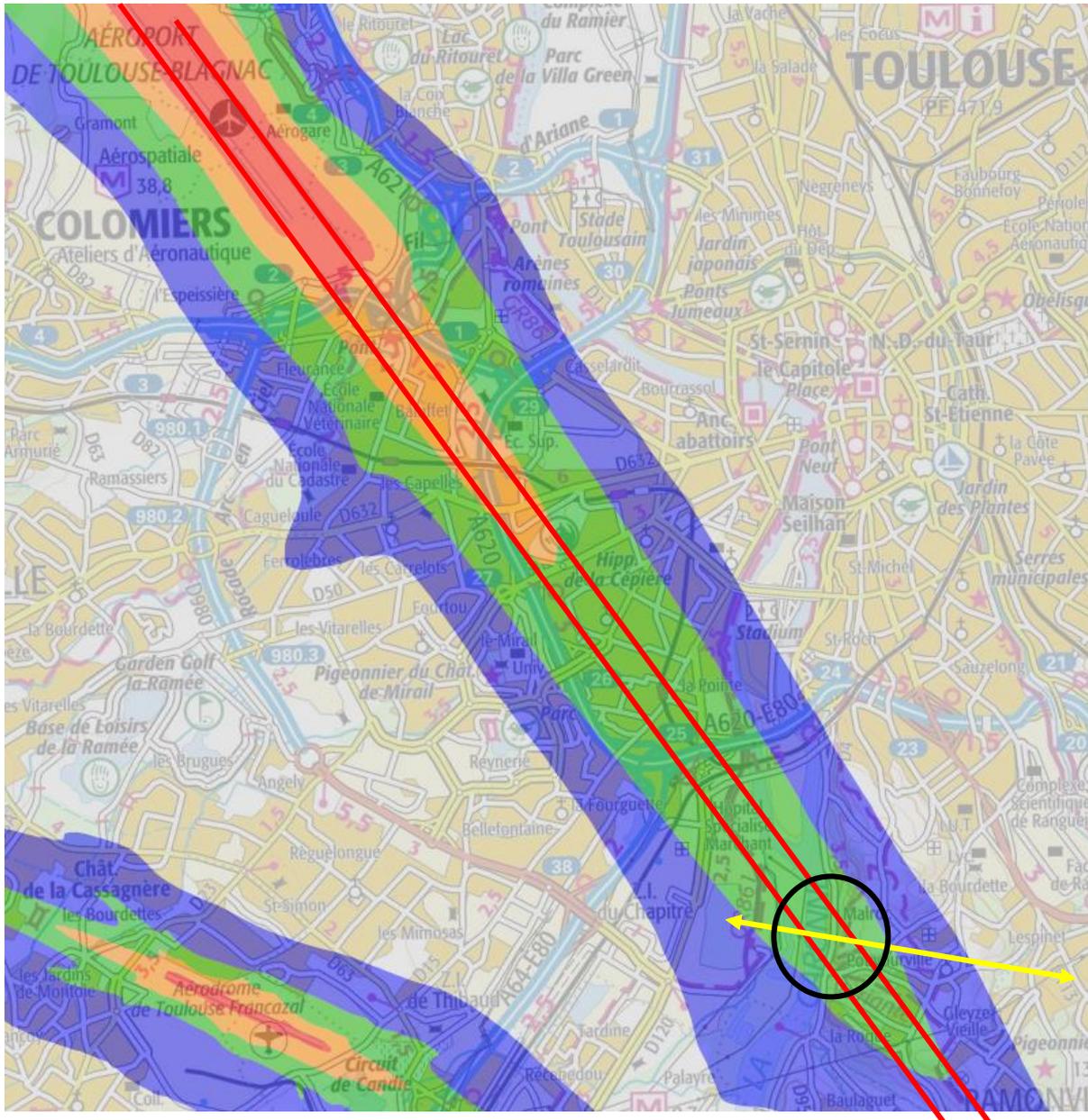
Au final, l'air dans lequel évoluent les cabines par vent de secteur NORD ou par temps calme, donc de stagnation locale, n'est pas exempt de pics de pollution aux NO_x, PM 10 ou PM 2,5 et, en cas d'accident, à des polluants de toxicité avérée.

C'est pourquoi nous demandons un système de contrôle de la qualité de l'air périodique et/ou fonction des décisions de la préfecture qui diffuse les alertes pollutions et les alertes technologiques.

Ceci est à relier aux questions N°2 et N°4

ANNEXE III : Effet des traînées de sillage des avions sur la stabilité des cabines et, niveau de bruit tolérable pour les passagers (Blast éventuel)

Le fond de carte est celui du PEB de Toulouse en vigueur. Voir le site <https://www.geoportail.gouv.fr/donnees/plan-dexposition-au-bruit-peb>



Les 150 avions quotidiens vont survoler les cabines entre les pylônes 1 et 2.

Quel sera le niveau du bruit dans l'habitacle ? Ne risque-t-on pas un effet de blast ?

Quel sera le niveau des turbulences de sillage sur la stabilité des cabines ? Surtout pour les gros porteurs comme l'A 380, le BELUGA et l'ANTONOV.

Ceci est à relier aux questions N°6 et N°9.

ANNEXE IV : Contrôle de la compatibilité de l'installation de la gare ONCOPOLE dans une zone naturelle avec la réservation à titre compensatoire du programme de MONTAUDRAN prévue sur la même zone ?

La zone NL sur laquelle est construite la gare TUS de l'Oncopole ne fait-elle pas partie de la surface compensée de MONTAUDRAN qui doit rester classée en zone naturelle vide de tout équipement artificiel, ici, à l'ONCOPOLE?

Qui serait l'opérateur de compensation (Toulouse Métropole ?)

Textes de référence :

- Articles L163-1 à 3 du code de l'environnement
- Articles R163-2 et suivant du code de l'environnement

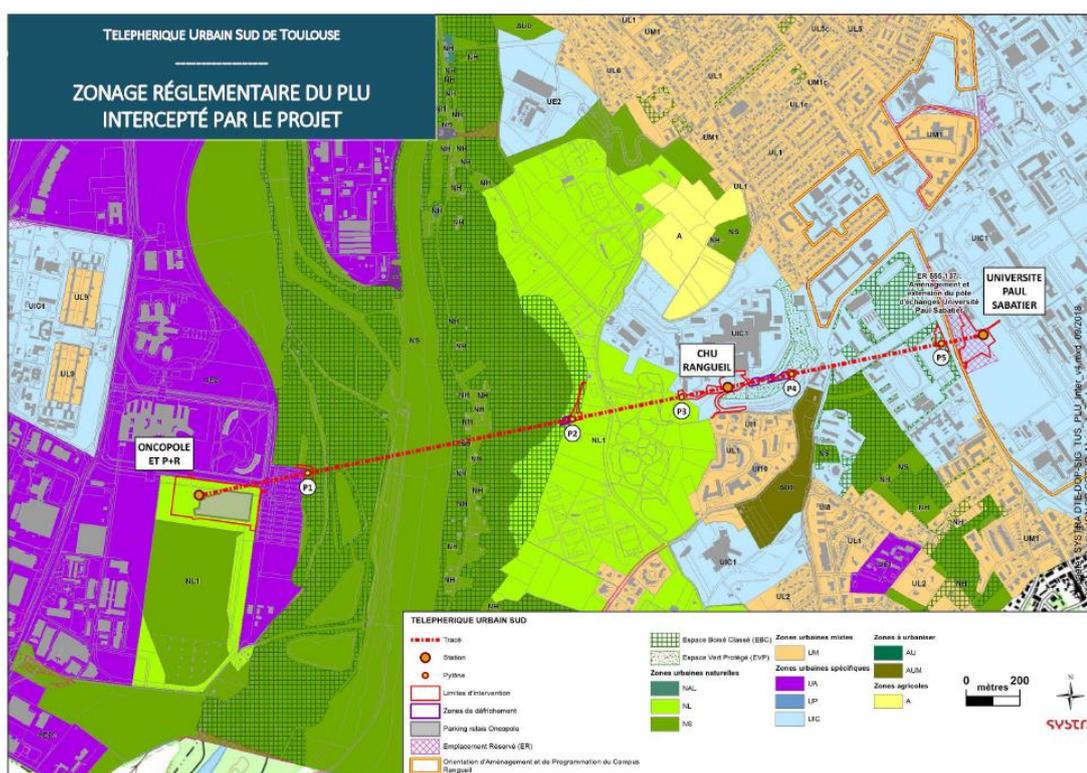


Figure 56 : Zonage réglementaire du plan local d'urbanisme
(source : Groupement POMA)

152

Dossier d'enquête publique environnementale unique – Téléphérique Urbain Sud
Pièce E : Etude d'Impact

Ceci est à relier à la question N°7

ANNEXE V : Zone des ballastières

Le problème de l'évaluation exacte des tonnages immergés est assorti du problème du tonnage des bandelettes et des petits cylindres de nitrocellulose retrouvés en nombre sur les rives mais également en dehors des terrains militaires, suite aux crues successives.

En effet les documents des archives militaires montrent que la société ETSM a effectué en 1973 une estimation d'un volume minimal de 56000 m³ de nitrocellulose contenue dans les caisses des 4 ballastières et 25000 m³ accompagnés de vase.

| | | E.T.S.M. PROVENÇAL CATALONNE | | POUDRIÈRE NATIONALE DE TOULOUSE | | | | | |
|-------------|-------------|---------------------------------|----------------------|---------------------------------|----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| | | - B R A Q U E V I L L E - | | | | | | | |
| | | Surface | Ht. d'eau moyenne | Lestage | Algues | Vase | Vase et poudre | Poudre en Caisse brut | T O T A L |
| BALLASTIERE | <u>N° 1</u> | 25,000 m ² | 3, 48 m | OUI | | 24,000 m ³ | | 16,000 m ³ | 40,000 m ³ |
| | <u>N° 2</u> | 19,800 m ² | 2, 38 m | OUI | 4,000 m ³ | | 8,000 m ³ | 12,000 m ³ | 24,000 m ³ |
| | <u>N° 3</u> | 24,300 m ² | 3, 03 m | OUI | | | 10,000 m ³ | 8,000 m ³ | 18,000 m ³ |
| | <u>N° 4</u> | 21,400 m ² | 3, 97 | OUI | | | 10,000 m ³ | 20,000 m ³ | 30,000 m ³ |
| | | | | | <u>4,000 m³</u> | <u>24,000 m³</u> | <u>28,000 m³</u> | <u>56,000 m³</u> | <u>112,000 m³</u> |

Même en considérant que seule la moitié de ce volume de caisses était pleinement occupé, tenant compte d'une densité de 1,35 de la nitrocellulose, le tonnage total serait supérieur à 45000 tonnes ! De plus, ETSM a retiré et brûlé moins de 1000 tonnes de produits essentiellement de la ballastière n°4 et a stoppé le processus de vidage en 1974.

BALLASTIERE N° 1

Surface : environ : 25.000 m²

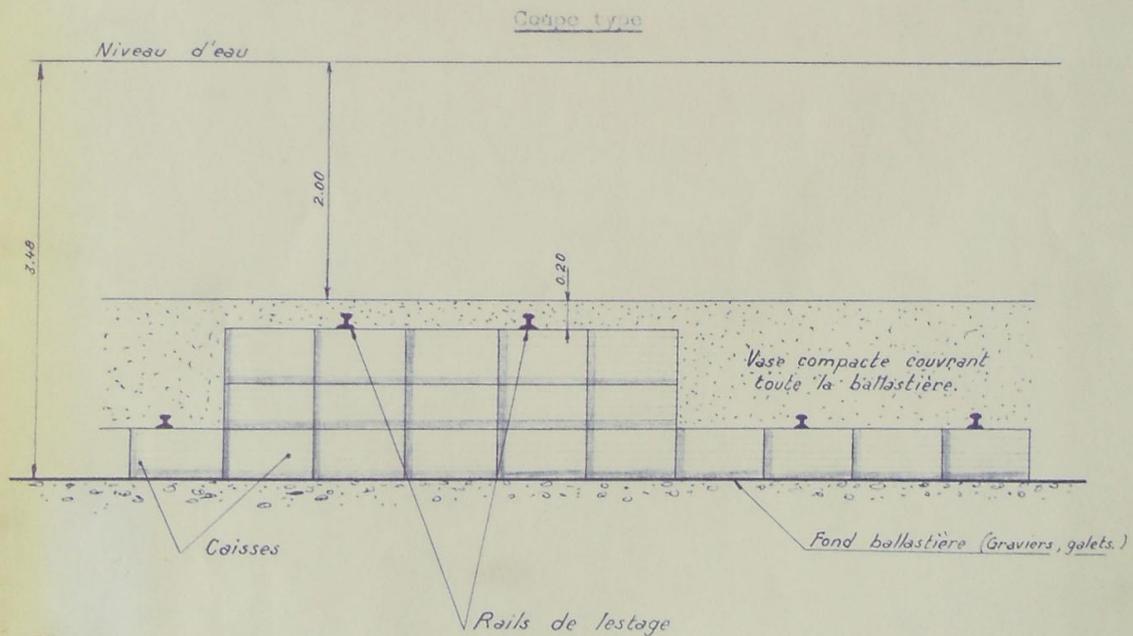
Hauteur d'eau : environ : 3,48 m

Volume total à extraire : environ : 40.000 m³

dont vase : environ : 24.000 m³

caisses de poudre : environ : 16.000 m³

Bois des caisses en bon état - possibilité de récupération.



BALLASTIERE N° 2

Surface : environ : 19.800 m²

Hauteur d'eau : 2,38 m

Volume total à extraire : environ : 24.000 m³

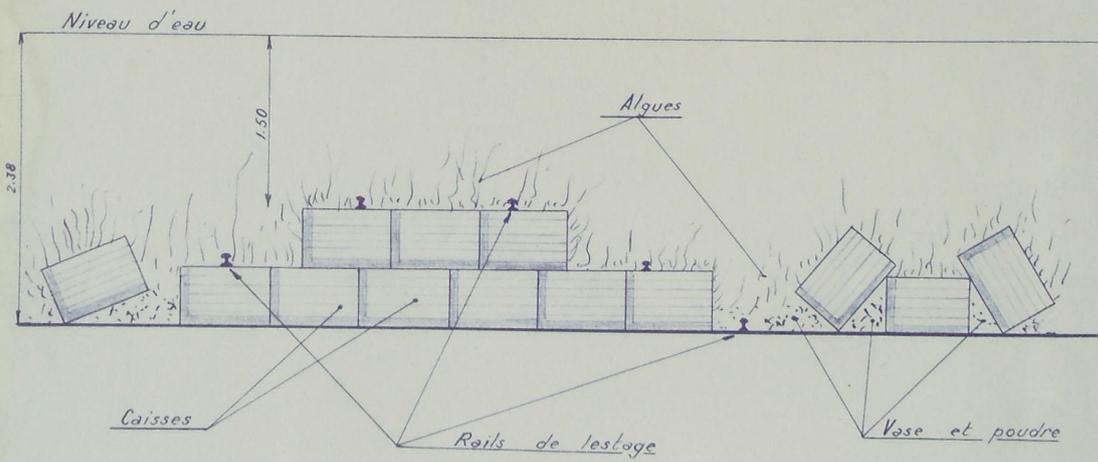
dont vase et poudre mélangées : environ : 8.000 m³

poudre en caisses : environ : 12.000 m³

algues : environ : 4.000 m³

Bois des caisses en très mauvais état, chemisage détérioré.

Coupe type



BALLASTIERE N° 3

Surface : environ 24.300 m²

Hauteur d'eau : environ : 3,03 m

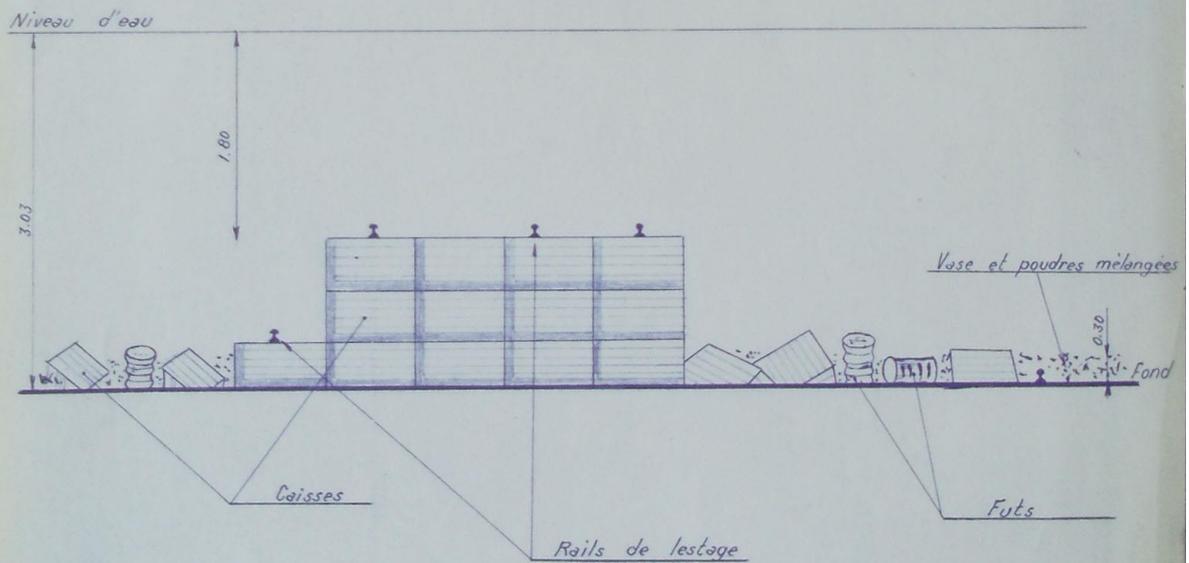
Volume total à extraire : environ : 18.000 m³

dont vase et poudre mélangées : env: 10.000 m³

Poudre en caisses ou fûts : environ: 8.000 m³

Fûts et caisses en très mauvais état.

Coupe type



BALLASTIERE N° 4

Surface : environ : 21.400 m²

Hauteur d'eau : environ : 3,97 m

Volume total à extraire : environ : 30.000 m³

dont Vase et Poudre : environ : 10.000 m³

Poudre en caisses ou futs : env. : 20.000 m³ dont

munitions en caisses ou en vrac : environ : 1.000 T

Tonneaux : hauteur : 1,20m environ

diamètre : 0,90 m maximum (bon état et mauvais état)

Caisses : (mauvais état)

Fûts : hauteur : 0,80m environ

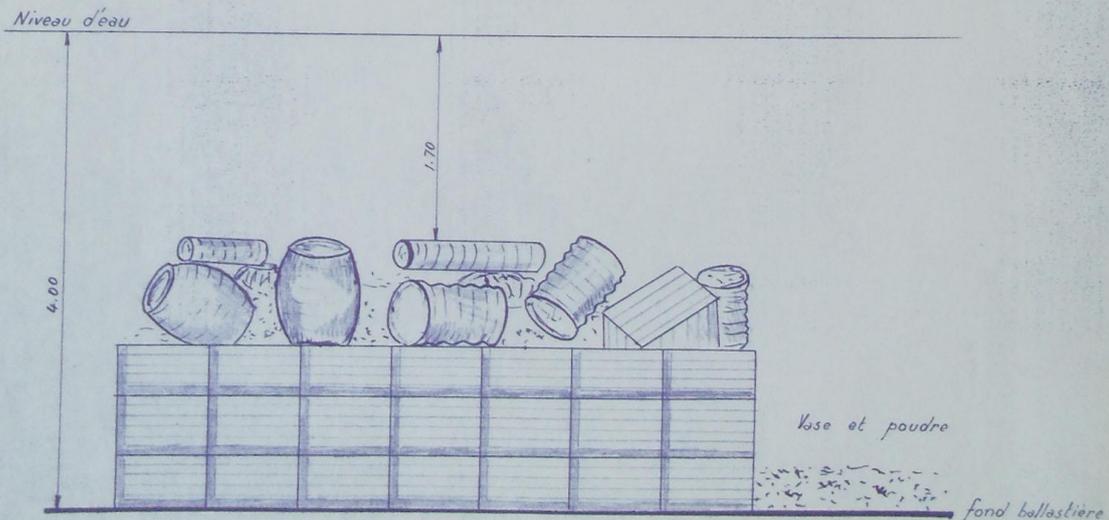
diamètre: 0,50m (bon état)

Containaires : longueur : 0,60 m - diamètre : 0,25 m (très)

longueur : 1,40 m - diamètre : 0,25 m (bon)

(état)

Coupe type - CHAOS



Ces 45000 tonnes confirment l'évaluation faite en 2000 par les démineurs du service de déminage de Montpellier, chiffre repris par le préfet Hubert Fournier dans la rapport parlementaire AZF.

M. Hubert FOURNIER : Je ne sais pas qui aujourd'hui peut faire un état précis du sous-sol. Ce sous-sol a certes connu beaucoup de vicissitudes, dont des bombes en 1944, selon les informations que j'ai pu avoir. La question de la dépollution du site est certainement importante.

M. le Rapporteur : Lors d'une des auditions tenues à Paris, une organisation nous a indiqués qu'il y aurait des stockages anciens de nitrocellulose sur des sites en Haute-Garonne.

M. Hubert FOURNIER : Effectivement, environ 45 000 tonnes de nitrocellulose sont dans les **ballastières** qui appartiennent actuellement à Grande-Paroisse. C'est un dossier que je connais bien car il me préoccupe vivement depuis que je suis ici.

J'ai d'ailleurs eu l'occasion, sur ce sujet, d'organiser plusieurs réunions de travail, y compris à Paris, au ministère de la Défense, puisque ces terrains ont été cédés en 1984 par le ministère de la Défense à Grande-Paroisse.

Ces 45 000 tonnes de nitrocellulose sont actuellement sous eau. La nitrocellulose, tant qu'elle est dans ces conditions et d'après les expertises existantes, ne pose pas de problème. Je rappellerai néanmoins qu'il y a eu un accident très grave à Bergerac entre les deux guerres.

Concernant cette nitrocellulose dans les ballastières, un arrêté a été signé l'année dernière demandant à Grande-Paroisse d'étudier ce problème. Un contrôleur des armées, à la demande de Grande-Paroisse, a fait cette étude et remis son rapport en février. A la suite de la remise de cette étude, j'ai organisé plusieurs réunions de travail sur ce thème. J'ai d'ailleurs encore hier rencontré la DRIRE pour évoquer les possibilités de trouver une solution à ce problème extrêmement difficile sur le plan technique.

M. le Rapporteur : Qui est votre interlocuteur à Grande-Paroisse ?

M. Hubert FOURNIER : L'interlocuteur à Grande-Paroisse sur ce sujet était M. Besson.

Mme Yvette BENAYOUN-NAKACHE : Par rapport à la sécurité de tous les édifices publics, quelles ont été les mesures que vous avez prises ? Je fais allusion par exemple au carrefour de Langlade et au pont qui passe sur la Rocade puisque certaines constructions ont bougé et sont fissurées.

M. Hubert FOURNIER : Des expertises bâtimentaires ont été effectuées pour voir si les constructions avaient réellement bougé. Le Stadium fait l'objet d'une expertise qui n'est pas terminée et qui sera rendue fin novembre, si ma mémoire est bonne. Concernant les ponts, à ma connaissance, les services ont fait ce qui était nécessaire.

Si en 2007, la DGA n'a pu évaluer que 4500 tonnes de nitrocellulose dans les ballastières, soit 1/10^{ème} de la masse antérieure, le problème de la disparition de ces 40000 tonnes de nitrocellulose n'a pas été expliqué. Un réexamen de l'ensemble des documents et une explication précise de cette différence s'impose.

On peut aujourd'hui constater que la nitrocellulose, surtout en petits cylindres, peut largement se retrouver en dehors des terrains militaires. Lors de la visite d'Octobre 2010 organisé par le SPPPI, la DGA nous a confirmé un épandage possible de la nitrocellulose hors des ballastières.



Des documents militaires confirment le rôle des crues dans les fortes perturbations de cette zone des ballastières.

M E M O I R E

Le présent projet a pour objet l'exécution de travaux de réparations des dégâts occasionnés dans la région des ballastières par la crue de la Garonne du 29 Novembre 1931.

Cette crue a fait l'objet de la lettre n° 1278 du 3/12.

Les dégâts causés sont de plusieurs sortes :

1°/- La Sauronne gonflée d'un bras de la Garonne qui a pris naissance pendant la crue au confluent de l'arête est sortie de son lit en causant des dégâts aux ouvrages qui se trouvent sur elle.

a/- à l'ouvrage de prise d'eau de la ballastière n° 4 : l'ouvrage a été déchaussé latéralement et n'est plus étanche. La clôture avoisinante qui s'est solmatée par les feuilles a été arrachée, couchée et éventrée par le courant. (Chap. 6° du devis).

b/- au pont situé immédiatement à l'aval de la prise d'eau de la ballastière n° 3 et qui porte la route desservant la prise d'eau potable de la ville, la route a été déchaussée. Les objets charriés par l'eau ont causé des avaries aux garde-corps et également à l'ouvrage de prise. Enfin les clôtures ont été détruites de part et d'autre à assez grande distance. (Chap. 1° du devis).

c/- à la retenue pour la prise d'eau des ballastières I et 2: le platelage de la passerelle a été emporté. Des arbres charriés par le courant obstruent en partie le lit du ruisseau. (Chap. 3° du devis).

d/- Le pont de la voie du magasin à poudre a été déchaussé sous les culées (Chap. 7° du devis).

- 2 -

2°/- La Sauronne a débordé largement dans les ballastières 1, 2 et 3 Mais surtout dans la ballastière n° 1 causant des affouillements très importants vers la partie nord de la ballastière 1 et bouleversant l'ouvrage de vîange de cette ballastière (chap. 4° du Devis).

3°/- Une partie du bras venant du confluent s'est déversée directement dans la ballastière n° 4 qui a ensuite débordé sur tous les terrains avoisinants.

La voie ferrée à l'est de cette ballastière a été complètement submergée, déchaussée par endroits et a besoin d'être revisée. A son extrémité sud le ballast a été emporté et la voie est à refaire presque complètement.

A cette extrémité de la ballastière l'eau a affouillé très profondément (chap. 5° du devis).

4°/- Enfin en différents endroits les clôtures, constituées par du grillage très rouillé et des poteaux de béton armé de feuillard provenant des ligatures de balles de coton sont tombées et ne peuvent être remplacées (Chap. 2° à 4° du devis).

Il importe de remettre les lieux en état aussitôt que possible tant en prévision d'une nouvelle crue qui aggraverait sérieusement la situation qu'au point de vue de la sécurité, le secteur des ballastières étant actuellement largement ouvert à l'accès des étrangers et spécialement des chasseurs qui suivent les berges de la Garonne.

Le montant des dépenses est de 120.000 francs.

Etant donné que les ballastières sont utilisées au stockage des poudres la dépense est à imputer au chap. 33, art. 1°.

Les travaux seront effectués à l'Entreprise.

TOULOUSE, le 14 Décembre 1931
L'Ingénieur
signé: Blavier

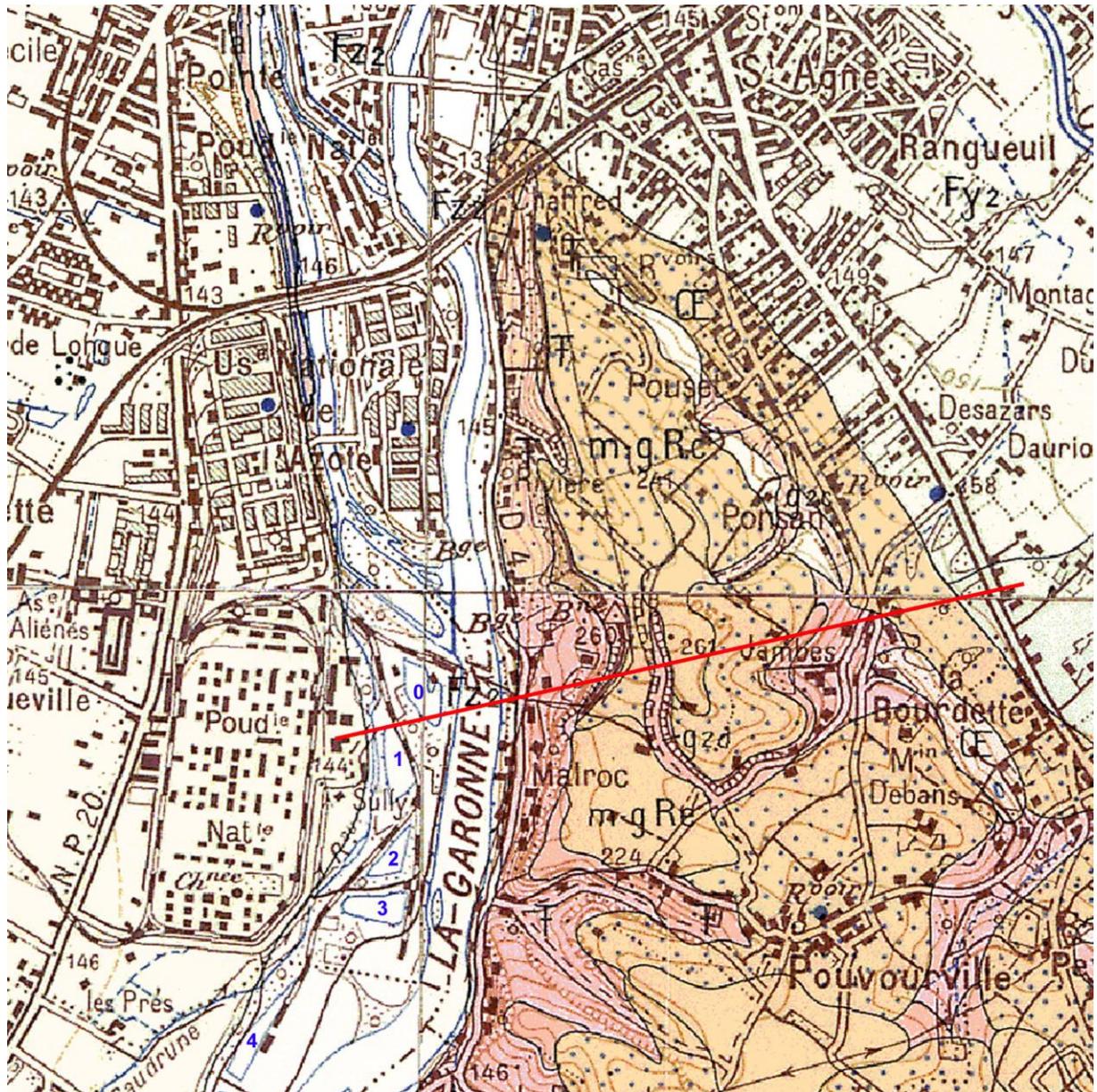
VU
Le Directeur
signé: Blavier



Une photographie prise entre 1928 et 1939, montre la présence d'une ballastière au nord de la ballastière n°1.



La base cartographique du BRGM de 1928, confirme cette présence.



Or jusqu'à aujourd'hui, à part un examen très superficiel et très insuffisant des sols à moins de 50 cm de profondeur en 6 points de sondages réalisés en 2010 par la société Antéa Group pour la DGA, aucune information ne nous renseigne sur l'histoire de cette zone.

3.4 Investigations sur les sols

Les investigations de sols, au droit de la zone Nord du site des ballastières à Toulouse, avaient pour but de vérifier la qualité des sols présents au droit de cette zone, et notamment, de vérifier la compatibilité avec l'usage prévu, au cours de la réhabilitation du site.

3.4.1 Prélèvements de sol

Les investigations, sur la zone Nord, ont été réalisées le 23 septembre 2010. Elles ont consisté à réaliser :

- 12 sondages à 0,5 m de profondeur à la tarière à main,
- l'analyse de 6 échantillons de terres brutes, issues des 12 sondages.

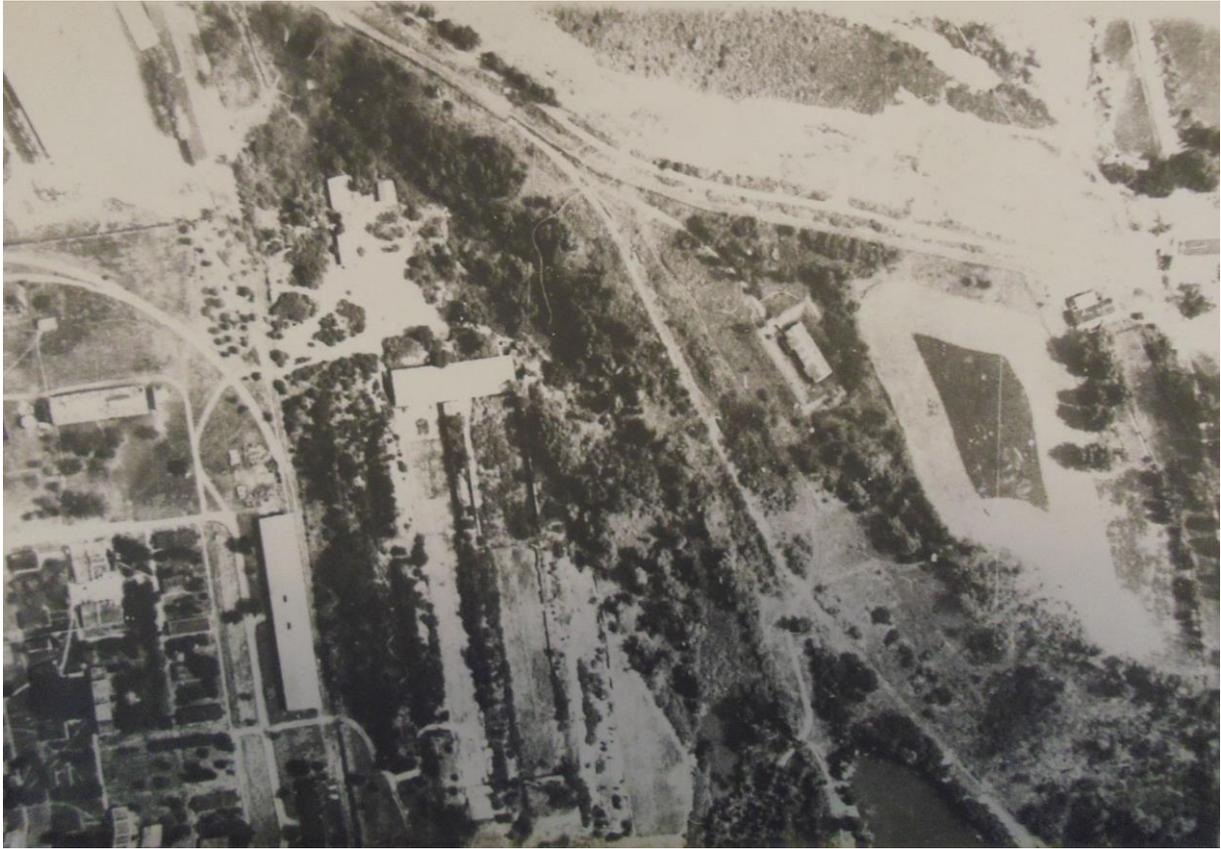
La répartition des 12 sondages a été réalisée à partir de 6 points répartis spatialement, suivant le plan cadastral fourni (page 133/154 du document spécification des besoins), reporté en figure 2 et validé préalablement par la DGA. Les coordonnées des 6 points ont ainsi été utilisées et préalablement positionnées par un topographe à l'aide d'un GPS.



Figure 2 : Localisation prévisionnelle des sondages à la tarière à main

Les archives militaires (1^{ère} et 2^{ème} photographies) et la base photographique de l'IGN (3^{ème} photographie) nous ont permis de constater plusieurs phases de travaux dans les années 1950 au-dessus de cette ballastière n° 0 avant la plantation du bois actuel.





Les riverains attendent également une réponse du Ministère de la Défense, réponse qui intéresse nécessairement l'enquête public du TUS.



MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

Cabinet du Ministre

Le Chef
du Cabinet civil

Paris, le **24 NOV.09 - 016358**
N° DEF/CAB/CC6

Madame la Présidente,

Par votre courrier du 8 septembre adressé au Président de la République, vous vous inquiétez de la présence dans votre quartier de cumuls de risques résultant des stocks de poudres immergés dans les ballastières de Braqueville et de la poursuite de l'activité de l'usine de la Société nationale des poudres et explosifs (SNPE) située sur l'Île du Ramier. Vous attendez la manifestation d'une volonté politique marquée et claire visant à rechercher des solutions pérennes et radicales pour faire disparaître ces risques et assurer la sécurité des citoyens.

En ce qui concerne tout d'abord le site SNPE de l'Île du Ramier, je vous informe que l'activité de l'usine a très fortement évolué à la baisse, avec le déclin progressif des activités de chimie civile du site (agrochimie et chimie pharmaceutique) entamé à la suite à la catastrophe du 21 septembre 2001 et de la décision prise par l'Etat à l'été 2002 d'interdire à SNPE la reprise de son activité de production de phosgène. Les ateliers restant en activité concernent exclusivement le secteur de la chimie pour la propulsion spatiale et la propulsion solide ; ces productions sont stratégiques pour le secteur spatial et pour la Défense, en termes d'autonomie et de sécurité d'approvisionnement. Leur plan de charge pourrait légèrement augmenter au cours des prochaines années. Cependant l'établissement reste classé Seveso II AS, et est placé sous la surveillance de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, compétente en la matière.

Les ballastières de Toulouse Braqueville sont quant à elles redevenues propriété de l'Etat au début 2004. Le ministère de la défense a décidé sans délai, d'une part, d'en assurer la protection physique afin d'en contrôler l'accès, et d'autre part d'y mener, conformément aux préconisations du ministère chargé de l'environnement en matière de pollution des sols, toutes les études préalables requises afin d'en évaluer les risques. Ces travaux, réalisés par des organismes indépendants et menés en toute transparence, ont été présentés à plusieurs reprises devant la Commission locale d'information et de prévention (CLIP) du Pôle chimique sud de Toulouse, ainsi que devant le Secrétariat permanent pour la prévention des problèmes industriels (SPPPI).

.../...

Madame Katleen Baux
Présidente de l'association « Agir pour les Oustalous »
57 Route d'Espagne
31100 Toulouse

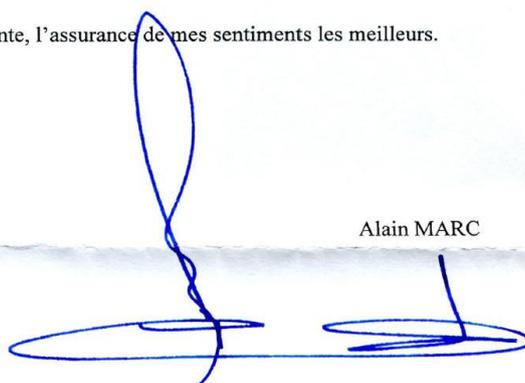
Les résultats de ces études ont montré notamment que la pollution chimique et pyrotechnique sur le site des ballastières est inférieure aux normes de sécurité fixées dans le code de l'environnement et ne présente pas de danger pour les riverains du site. Le procédé de traitement dont vous signalez par ailleurs l'existence a été développé dans le cadre d'un contrat passé par le ministère de la défense à la société SNPE pour la dépollution d'un de ses sites. L'installation mettant en œuvre ce procédé est propriété de l'État, et son plan de charge est saturé pour quelques années. Cette installation, si elle devait être utilisée pour le traitement des produits contenus dans les ballastières, devrait en outre être adaptée car ces produits ne sont pas constitués de nitrocellulose pure, mais de poudre B, nitrocellulose additionnée de stabilisants et gélifiée.

Le ministère de la défense a décidé dans ce contexte de poursuivre les travaux dans le cadre d'un marché d'études et de définition sur pilotes, afin de préciser les conditions d'une réhabilitation et de réduire les incertitudes du déroulement de l'opération. Ce marché doit être notifié au premier trimestre 2010 et son exécution se déroulera jusque fin 2012. Il permettra en outre de mener des investigations sur la zone de la ballastière 0, non examinée dans les travaux précédents. Le déroulement de ce marché devra en outre tenir compte des incertitudes liées à la prise en compte des caractéristiques environnementales du site (zone Natura 2000 notamment) qui fait l'objet d'une étude aujourd'hui en cours de finalisation.

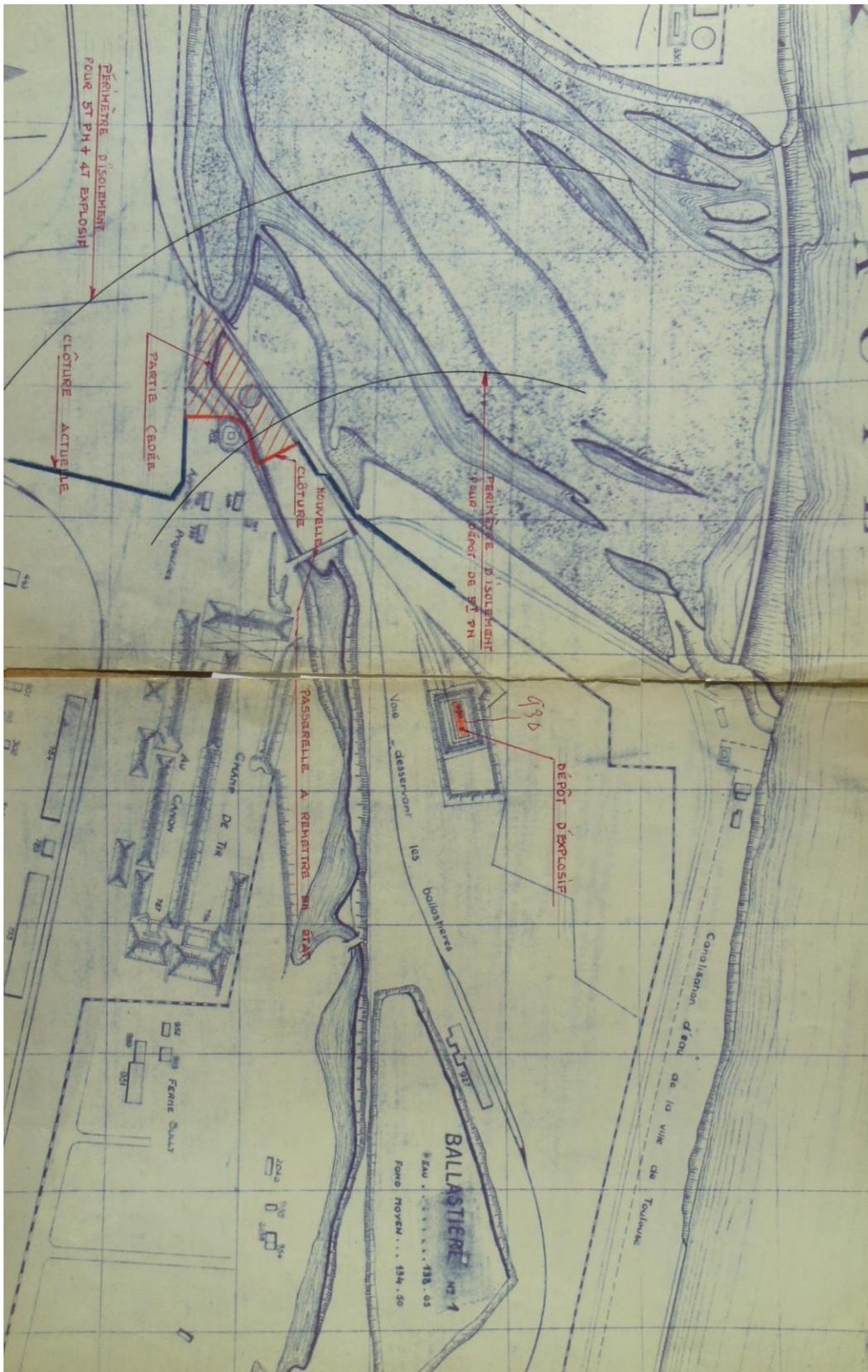
En conclusion, je puis vous assurer que le ministère de la défense reste particulièrement attentif aux évolutions de ces dossiers, et continuera à les mener dans le cadre d'une maîtrise raisonnée des risques et en totale transparence.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

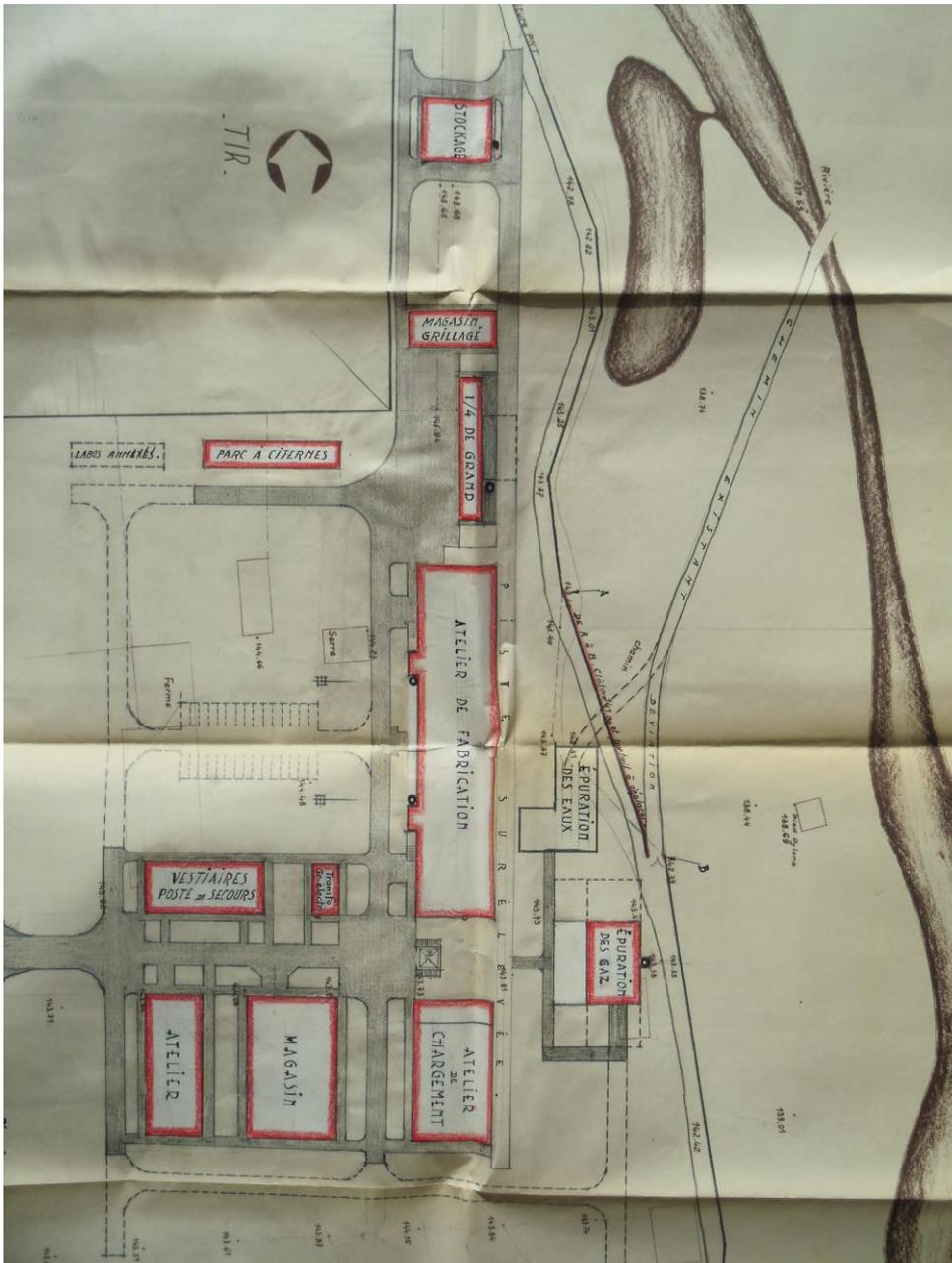
Alain MARC



Le survol de cette zone par le TUS nécessite un complément d'étude absolument indispensable sur le sol et le sous-sol à plus de 10 mètres de profondeur, d'autant que cette zone longeait un bâtiment de stockage de la poudre noire. Ce dernier a été construit au début des années 1920, il est encore présent aujourd'hui sans son toit et sans la poudre.



Ce bâtiment était relié par un chemin à l'ancienne usine d'armement chimique qui a fonctionné du début des années 60 jusqu'à 1976. La zone des épurations des eaux et des gaz de cette usine conduisant à la rivière Saurune n'a pas encore été dépolluée.



A cet égard il serait intéressant de connaître la qualité de la dépollution de toute la zone occupée par cette usine rasée en 1998 et son secteur de rejets.

Les dernières années depuis l'an 2000, ayant montré l'augmentation des effets climatiques extrêmes (tempêtes, crues, sécheresses, hivers chauds etc...), la zone des ballastières sensible aux crues et aux risques d'incendies et d'explosions liés à l'assèchement d'un sol

chargé en nitrocellulose, il est nécessaire d'avoir des réponses sécurisantes à ces données nouvelles pour les utilisateurs du téléphérique.