

## La dépollution pas très propre de l'ancienne raffinerie Petroplus

PAR LAURENCE DELLEUR (LE POULPE)  
ARTICLE PUBLIÉ LE LUNDI 21 FÉVRIER 2022



Sur le chantier de dépollution de l'ancienne raffinerie Petroplus. © Document Le Poulpe

Une multitude de témoins de la dépollution menée près de Rouen par l'entreprise Valgo remettent en cause certaines pratiques de l'entreprise sur le traitement des hydrocarbures et de l'amiante. Les services de l'État chargés du suivi du chantier ont aussi émis des critiques.

**Rouen (Seine-Maritime).**— Le 6 mai 2021, la dépollution de l'ancienne raffinerie Petroplus, à Petit-Couronne, à une dizaine de kilomètres de Rouen (Seine-Maritime), par l'entreprise spécialisée Valgo, est annoncée comme terminée. Depuis, ce site est utilisé comme la vitrine commerciale de Valgo pour conquérir des marchés en France et à l'international. Mais quelle est la réalité de cette dépollution citée en exemple?

Après plusieurs mois d'enquête, Le Poulpe, qui a interrogé 30 salariés et sous-traitants de Valgo ayant travaillé sur le site à des périodes diverses depuis le début de la dépollution, soulève aujourd'hui de lourdes interrogations sur la réalité du travail effectué. Ces témoins, qui pour la plupart ne se connaissent pas, nous ont livré spontanément des récits critiques et concordants sur le traitement des hydrocarbures et de l'amiante sur le site de Petroplus.

Selon leurs récits, des hydrocarbures présents au moment du rachat du site sont toujours là, enterrés dans le sol, dissimulés sous de la terre ou du béton.

Nos interlocuteurs, des conducteurs de pelleteuses, des chauffeurs de camion, des désamianteurs, des démolisseurs, des chefs de chantier, des intérimaires mais aussi des salariés de Valgo et des patrons de

PME sous-traitantes, ont souhaité rester anonymes, dans un secteur où les acteurs se connaissent tous et où Valgo occupe une place centrale. Franck Bouché, directeur général délégué chez Valgo et frère du PDG, a ainsi été réélu en juillet 2020 à la tête de l'Union des professionnels de la dépollution des sites (UPDS).



Sur le chantier de dépollution de l'ancienne raffinerie Petroplus. © Document Le Poulpe

Nos témoins ne mâchent cependant pas leurs mots lorsqu'il s'agit de décrire la réalité de cette dépollution: «*Un scandale sanitaire et écologique*», «*du cache-misère*». Plusieurs d'entre eux ont spontanément affirmé n'avoir «*jamais vu de leur vie de telles pratiques*».

D'autres estiment que c'est leur «*devoir de lancer l'alerte car les futurs travailleurs de la zone [...] ont du souci à se faire pour leur santé, l'exposition aux polluants contenus dans les sols sur le long terme [ayant] des conséquences*». Amazon, le géant américain du commerce en ligne, envisage en effet l'ouverture d'un **centre de stockage** sur une partie du site normand.

Fermée en 2013 après une liquidation judiciaire, Petroplus (longtemps Shell) avait été l'une des cinq plus grandes raffineries françaises. Pendant plus de 80 ans, elle a tourné à une capacité annuelle de raffinage de 9 millions de tonnes.

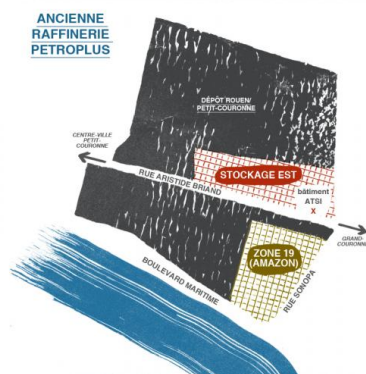
Sur le site de 250 hectares, 180 kilomètres de canalisations, un réseau d'égouts de 35 kilomètres, plus de 2 millions de mètres cubes de capacité de stockage répartis dans 231 bacs. À l'intérieur, des restes de produits toxiques comme de l'essence, du fioul lourd, du bitume. La mission de Valgo est d'écrémer les hydrocarbures surnageant sur la nappe phréatique, de récupérer les déchets pétroliers, de traiter les sols, de désamianter.

Après la destruction des installations et le pompage des carburants présents dans la nappe phréatique à la suite de différents accidents industriels, l'exploitant s'est attaqué aux tuyaux et aux bacs de stockage qui recelaient encore du pétrole.

Selon Valgo, il en restait 57000tonnes, au lieu des 20000tonnes annoncées par la liquidatrice de Petroplus. Le PDG s'en plaint alors à cette dernière, qui en informe la préfecture de Seine-Maritime. Valgo obtient une subvention supplémentaire de 1,436million d'euros de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, qui lui avait déjà octroyé 2,68millions d'euros. Au total, Valgo aura reçu 5,5millions d'euros d'aides de la part de l'État et des organismes publics.

### Le problème des hydrocarbures

Selon notre enquête, Valgo n'a retiré que partiellement ces hydrocarbures et les a même parfois enterrés sur le site. Plusieurs témoins évoquent d'abord le va-et-vient quotidien de plusieurs dumpers, des engins de terrassement équipés d'une benne basculante. Les véhicules sortaient du site de l'ancienne raffinerie, des hydrocarbures coulant parfois des camions. Ils se dirigeaient ensuite vers la zone dite de stockage Est (voir carte) et revenaient vides. Et ainsi de suite pendant près de deux ans, entre 2015 et 2017.



Le plan du site.

Nos sources affirment également que de grandes quantités de déchets d'hydrocarbures ont été enterrés dans un immense trou creusé non loin du Dépôt Rouen-Petit-Couronne (DRPC), terrain

appartenant au groupe Bolloré. Une butte de terre a été ensuite élevée au-dessus, pour tenter d'empêcher les hydrocarbures de remonter à la surface.

Des pratiques similaires ont eu lieu concernant des bacs de stockage, immenses réservoirs de béton de plusieurs mètres de hauteur pouvant contenir quelques milliers de mètres cubes de produits, selon nos interlocuteurs. Ceux-ci affirment avoir vu des bacs être cassés et du produit pollué couler à même le sol, ce que montrent effectivement les photos ci-dessous.



Sur le chantier de dépollution de l'ancienne raffinerie Petroplus. © Document Le Poulpe



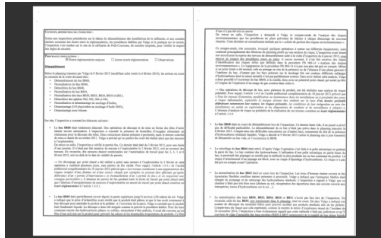
Sur le chantier de dépollution de l'ancienne raffinerie Petroplus. © Document Le Poulpe

Nos témoins déclarent aussi avoir vu des bacs être découpés, les hydrocarbures qu'ils contenaient mis dans des dumpers qui les déversaient ensuite dans le sol avant qu'un pelleur, l'ouvrier qui manie la pelle, ne rebouche derrière avec de la terre.

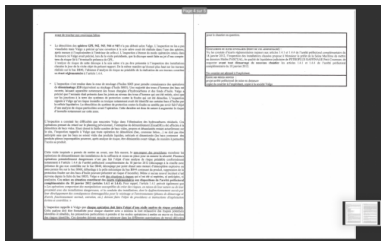
Le rapport de visite de l'inspection des installations classées de la Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (Dreal) sur le site Petroplus du 11 février 2015, que nous avons pu consulter (voir ci-dessous), mentionne le fait que certains bacs ont été démantelés sans que tous les hydrocarbures soient retirés au préalable.

Ainsi, pour le bac B844, le rapport indique: «*Le bac contient des hydrocarbures. L'utilisation d'une pelle mécanique en partie basse du bac, à proximité des piquages, ne semble pas la méthode la plus prudente sur un bac contenant du produit. Le risque d'arrachement d'un piquage est élevé, avec un risque d'épandage d'hydrocarbures.*»

Et un peu plus loin, il est noté: «*L'inspection rappelle à Valgo que toute opération de démolition [...] ne doit pas être anticipée sans que les bacs ne soient vidés des produits liquides, nettoyés et désamiantés.*»



© Document Le Poulpe



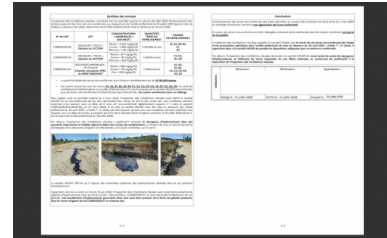
© Document Le Poulpe

Le souci, c'est que les hydrocarbures, enterrés de manière irrégulière selon nos interlocuteurs, remontent à la surface en cas de forte chaleur ou de forte pluie. Plusieurs témoins déclarent l'avoir constaté (*voir la vidéo ci-dessous*). C'est le cas notamment en zone 19, là où Amazon implanterait son entrepôt.

Le phénomène s'est également produit du côté du stockage Est, où le talus de terre aurait cédé, provoquant le relâchement d'hydrocarbures sur la route attenante, la rue de Johanne. D'anciens chauffeurs de camion y ont vu du pétrole ressortir de terre, notamment en septembre 2020, et décrivent de grandes flaques de plusieurs mètres de diamètre qu'on leur ordonnait de recouvrir de terre.

Les autorités s'interrogent elles aussi sur ces remontées d'hydrocarbures. Dans le rapport de visite du 20 juillet 2020 de la zone de stockage Est que nous avons pu lire (*voir ci-dessous*), les inspecteurs de la

Dreal indiquent avoir été témoins de «*la résurgence d'hydrocarbures dans des quantités importantes et inédites depuis le début des travaux de remblaiement*».



© Document Le Poulpe

La société Valgo leur avait alors répondu «*qu'il s'agirait des remontées capillaires des hydrocarbures résiduels dans le sol, présents historiquement*». Mais cette explication est questionnée par les inspecteurs, qui avaient observé, lors d'une précédente visite, la «*présence de galettes d'hydrocarbures*» dans un lot importé sur le site, et ils ajoutent cette phrase – en gras dans leur rapport: «*Ces écoulements d'hydrocarbures pourraient donc tout aussi bien provenir de la fonte de galettes présentes dans les terres [du lot importé sur le site].*»

Face à ces accusations, Le Poulpe a contacté Valgo. Après une première réponse écrite du service communication le 17 décembre 2021, François Bouché, PDG de la société, nous a proposé un entretien qui s'est déroulé par visioconférence le 20 décembre et a duré plus de deux heures.

Après cet échange, François Bouché nous a adressé par mail deux réponses complémentaires plus formelles, le 21 décembre 2021 et le 3 janvier 2022. Des propos parfois en contradiction avec ceux tenus à l'oral.

À la question de savoir si tous les hydrocarbures des bacs, des cuves et des tuyaux avaient été bien enlevés avant leur découpage, le service communication a fait dans un premier temps cette réponse écrite, renvoyant aux contrôles de la Dreal: «*Il est [...] exclu au vu de la fréquence des visites et des contrôles pratiqués par l'inspection des installations classées [...] que les règles en la matière puissent ne pas être respectées.*»

«*Des fausses manœuvres, ça peut arriver [...], mais enterrer des choses sciemment, ce n'est pas possible que Valgo l'ait fait*», a ensuite assuré François Bouché.

Il reconnaît que «les démolitions d'ouvrages contenant des hydrocarbures [...] peuvent faire l'objet d'épanchements et il y en a eu parfois car il est impossible de tout pomper avant». Il affirme néanmoins que ces épanchements ont été traités.

### Le problème de l'amiante

Hormis les soupçons qui pèsent sur le traitement des hydrocarbures, d'autres questions se font jour à propos du traitement de l'amiante, substance cancérigène.

Selon nos informations, plusieurs cheminées de l'ancienne raffinerie Petroplus contenaient de l'amiante, utilisé dans les conduits de fibrociment pour compenser l'effet thermique. Valgo a refusé de nous confirmer la présence d'amiante dans un premier temps, indiquant seulement que «le traitement de ces cheminées a été régulièrement effectué».

Son PDG a ensuite reconnu lors de notre entretien qu'«il y avait une cheminée qui avait de l'amiante [...]. C'est vrai, vous voyez, je me suis renseigné, je ne le savais même pas. Je crois que c'est la grande, la rouge et blanche».



La cheminée rouge et blanc, avant sa destruction. © Document Le Poulpe.

Le 7 novembre 2020, cette haute cheminée rouge et blanc est dynamitée. Selon nos interlocuteurs, l'amiante n'a pas été retiré avant la chute. Et deux jours après, nos témoins expliquent assister à une scène qu'ils ressentent comme choquante: des employés dotés d'un simple masque à poussière qui marchent à travers les gravats en partie amiantés et les jettent dans des «big bags», de grands récipients sous forme de sacs.

Le PDG, François Bouché, affirme que l'amiante a été retiré «avant» la chute de la cheminée. Après notre entretien, il tient à nous apporter une réponse supplémentaire écrite, différente et très globale: «Il y

a eu à la fois des travaux préalables et des travaux a posteriori (après la chute) pour éviter des problèmes de travaux en hauteur et donc de sécurité.»

L'inspection du travail, quant à elle, a refusé de nous communiquer le plan de retrait amiante que la société Valgo est tenue de lui adresser dans ce genre de procédure.

Notre enquête soulève également une autre interrogation concernant les pratiques de désamiantage de Valgo. Sur le site de Petit-Couronne, en pleine dépollution, Valgo choisit d'accueillir en plus un chantier test que lui confie la SNCF. Le contrat est signé en mai 2018. Il consiste à désamianter et à démanteler 12 voitures Corail avec un budget et une durée déterminés, selon les informations recueillies auprès de l'entreprise de transport.

Plusieurs témoins, qui travaillaient au cœur du chantier de la SCNF, ont affirmé au Poulpe que tous les wagons n'avaient pas été désamiantés avant d'être détruits. Selon eux, les procédés utilisés (Kärcher, sableuse) ne fonctionnaient pas ou trop lentement, et Valgo perdait de l'argent. Plusieurs trains, au lieu d'être désamiantés à l'intérieur du hangar prévu pour cela, ont été démolis à l'extérieur, alors qu'ils étaient encore amiantés, pour aller plus vite et pouvoir faire un train par semaine, et envoyés ensuite en simple déchetterie ferraille.

Plusieurs sources interrogées par Le Poulpe soutiennent que la zone et le matériel n'étaient pas adaptés, qu'ils ont été exposés à l'amiante et que les pompes mesurant le taux d'empoussièrement étaient illisibles, tant les taux étaient élevés. Nous avons demandé copie de ces mesures d'empoussièrement à Valgo et à l'inspection du travail, qui ont tous deux refusé de nous les fournir.

La société Valgo rejette ces accusations, écrivant au Poulpe: «Toutes les voitures ont été désamiantées dans les règles de confinement strictement respectées.»

Qu'a pensé la SNCF de ce travail? L'entreprise de transport nous a répondu que «la société Valgo a passé avec succès le test et a été qualifiée le 3 mars 2020».

Mais ce test devait être le simple prélude à une activité pérenne et porteuse d'emplois sur le site de Petit-Couronne. **France 3 Normandie** et **Paris-Normandie** l'évoquent tour à tour le 29 avril et le 19 juin 2014. Dans le quotidien normand, François Bouché évoque alors la «*création de 60 à 100 emplois*».

À la question de savoir pourquoi Valgo n'avait pas été retenu pour un plus gros marché, la SNCF nous a répondu que «*Valgo a répondu à des appels d'offres mais n'a pas été attributaire, les marchés ayant été attribués à d'autres fournisseurs, meilleurs sur la notation technico-économique*».

### Les avertissements de la Dreal

Outre les multiples témoignages récoltés, nos investigations ont aussi exhumé les nombreux avertissements et soupçons du gendarme des sites industriels, la Dreal de Normandie.

Le 4 novembre 2021, la préfecture de Seine-Maritime prend un arrêté imposant une amende de 15 000 euros et une astreinte administrative journalière de 1500 euros à la société Valgo. Des pénalités liées à un lot de terres enterrées sur le site au niveau du stockage Est, dénommé «*lot Solvalor TNI22*», contenant des concentrations en plomb classant ces terres comme des «*déchets dangereux*».

Auprès du Poulpe, Valgo indique avoir contesté la légalité de cet arrêté devant le tribunal administratif de Rouen.

François Bouché reconnaît cependant avoir entreposé les terres à plusieurs endroits du site, ce qui n'est pas réglementaire: «*C'est une faute opérationnelle de Valgo parce qu'on aurait dû les mettre plutôt à un seul endroit si on suit l'arrêté. Le fait est que, si c'est des déchets inertes, on s'en fiche un peu.*»

Neuf mois auparavant, le 5 février 2021, la préfecture avait déjà mis en demeure l'exploitant de retirer ces déchets du site. Mais lors d'une visite cinq mois plus tard, les inspecteurs des installations classées constatent que ces terres polluées sont encore enfouies à plusieurs emplacements du terrain et notent que leur excavation et leur évacuation en centre spécialisé coûteraient «*environ 1,64 million d'euros*».

### « Opération illégale de stockage de déchets »

Dans ce rapport de visite du 6 juillet 2021, auquel Le Poulpe a pu avoir accès, il est consigné une «*absence de traçabilité ou traçabilité très approximative et douteuse de la société Valgo en ce qui concerne la réception, la gestion, la localisation et l'enfouissement de terres excavées*».

Les inspecteurs écrivent qu'ils s'interrogent sur les pratiques de l'entreprise: «*Les déclarations contradictoires de la société Valgo au cours de la visite et le non-respect des modes opératoires de gestion du chantier, créent [...] le doute sur les opérations de dépollution et les opérations de remblaiement du stockage Est.*»

Le Poulpe a également découvert que la préfecture avait en réalité mis en demeure la société Valgo dès avril 2020 d'évacuer trois lots de terres excavées, dont ce fameux lot «*Solvalor TNI22*», après avoir constaté des «*non-conformités réglementaires majeures*».

Mais les inspecteurs vont se rendre compte, lors d'une visite ultérieure, que non seulement Valgo n'a pas évacué le lot de terres incriminé, mais l'a même enterré sur le site. La Dreal écrit ainsi le 8 décembre 2020: «*La société Valgo a [...] enfoui au moins 14000 tonnes de terres excavées, qui ne sont pas appropriées pour une valorisation en remblaiement.*» Ce que le service de contrôle qualifie «*d'opération illégale de stockage de déchets*».

### Des ennuis qui surviennent dès 2015

Les soucis de Valgo ont commencé bien avant cette période. Dès 2015, l'entreprise, d'origine toulousaine, a été contrainte à un arrêt de chantier dans la zone de stockage Est. Une défaillance que François Bouché va évoquer de manière transparente, lors de notre entretien: «*Il y a eu un déversement de 300 ou 400m<sup>3</sup> d'hydrocarbures sur le sol. C'est une erreur d'un sous-traitant, enfin Valgo doit l'assumer, qui avait coupé un tuyau qu'il n'aurait pas dû couper [...]. On a démarré le chantier n'importe comment, donc la Dreal nous a fait une mise en demeure et c'est normal.*»

Dans le procès-verbal de récolement de la zone dite stockage Est du 15 février 2019, les inspecteurs évaluent la fuite d'une nappe d'hydrocarbures «*de 5000m<sup>2</sup> environ*».

Au vu de nos révélations et des nombreuses réprimandes du gendarme des sites industriels, le comportement très avenant de la préfecture de Seine-Maritime envers Valgo interroge à tout le moins.



Sur le chantier de dépollution de l'ancienne raffinerie Petroplus. © Document Le Poulpe  
Le 14 mai 2019, lors d'une réunion du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (Coderst), Yvan Cordier, alors secrétaire général de la préfecture, avait ainsi conclu «*en remerciant Valgo et les services de la Dreal pour ce dossier "exemplaire au vu de la complexité incroyable de ce site"*».

Si la Dreal a haussé le ton à plusieurs reprises au cours des opérations de dépollution menées par Valgo, force est de constater que l'entreprise normande a bénéficié,

jusque-là, du soutien de la préfecture de Seine-Maritime, d'élus locaux et de différentes institutions financières publiques.

François Bouché dispose d'un entregent certain au sein de cercles de pouvoir, en Normandie comme à Paris. En 2018, le PDG de Valgo avait accompagné le chef de l'État à l'occasion d'un déplacement officiel en Chine.

Au niveau local, François Bouché est proche de Nicolas Mayer-Rossignol, maire et président de la Métropole de Rouen. Le PDG de Valgo figurait notamment au sein du collectif Fiers de Rouen monté par l'élus socialiste pour soutenir sa campagne municipale victorieuse de 2020. Peu de temps après son élection, l'actuel porte-parole de la campagne d'Anne Hidalgo avait présenté Valgo comme un «*leader européen de la dépollution des friches*».

### Boite noire

Cet article, premier volet d'une enquête qui en compte trois, a été publié par Le Poulpe lundi 21 février 2021 sous le titre: **Raffinerie Petroplus: soupçons autour d'une dépollution.**

Lire les deux autres volets : **Guerre de tranchée entre Valgo et Valgo, une entreprise très politique**



**Le Poulpe.info** est un journal en ligne consacré à la Normandie et ses principales villes, qui a noué un partenariat avec Mediapart, **renforcé en 2020 pour les municipales**. Nos autres partenaires : **Mediacités**, **Marsactu** à Marseille et **Le Ravi**, mensuel satirique de la région PACA, **Le d'Oc** dans le Grand Montpellier, le **Bondy Blog** (Seine-Saint-Denis), **Guyaweb** (Guyane) et **Rue89 Strasbourg**.

**Directeur de la publication** : Edwy Plenel

**Direction éditoriale** : Carine Fouteau et Stéphane Alliès

**Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).**

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, François Vitrani. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart, Société des salariés de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

**Courriel** : contact@mediapart.fr

**Téléphone** : + 33 (0) 1 44 68 99 08

**Télécopie** : + 33 (0) 1 44 68 01 90

**Propriétaire, éditeur, imprimeur** : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.