



**CONSEIL GENERAL DES PONTS
ET CHAUSSEES
Denis CARDOT**

**CONSEIL GENERAL DES MINES
Yves LECOINTE**

**INSPECTION GENERALE
DE L'ENVIRONNEMENT**

Henri LEGRAND

**Application de l'article L 551-2 du code de l'environnement aux
ouvrages d'infrastructure de transport de matières dangereuses**

Décembre 2005

SOMMAIRE

	page
Introduction	3
Les problématiques rencontrées	4
Le stationnement routier	7
-les parcs de stationnement des entreprises de transport	
-les parcs de stationnement dédiés aux poids lourds	
-le stationnement le long des routes et voies ouvertes à la circulation publique	
Les infrastructures ferroviaires	11
Les ports maritimes	12
Les ports intérieurs	14
Les plates-formes multimodales	15
Les propositions	17
- des listes d' infrastructures de transport à définir plutôt que des seuils de quantité de matières dangereuses	
- une mise en œuvre juridique réalisable dans le cadre législatif actuel	
- dans la majorité des cas des études de danger dans une forme habituelle	
- le préfet-DRIRE	
- le « tracking » par GPS	
La lettre de mission	22
Annexes	
1-aires de stationnement des poids lourds de plus de 150 places de stationnement	24
2-préconisations du SPIRAL pour les aires de service routières du grand Lyon	27
3-gares ferroviaires	29
4-ports maritimes et ports intérieurs	30

INTRODUCTION

Par lettre du 10 mars 2004, la ministre de l'Ecologie et du développement durable et le ministre de l'Equipeement des transports, du logement, du tourisme et de la mer ont demandé au vice-président du Conseil général des Mines, au vice-président du Conseil général des Ponts et chaussées et au chef de service de l'Inspection générale de l'Environnement de former une mission conjointe sur la prévention des risques liés aux transports des matières dangereuses.

La lettre de mission fait référence à l'article 6 de la loi 2003-699 du 30 juillet 2003. Elle demande à ce que les travaux de la mission soit une suite au rapport établi le 31 mars 2003 par MM Laurent Barbaroux, de l'Inspection générale de l'Aviation civile, François Barthélémy, ingénieur général des Mines, Bertrand Desbazeille, ingénieur général des Ponts et chaussées, Henri Legrand, inspecteur général de l'Environnement.

L'article 6 de la loi précitée prévoit l'insertion d'un article L551-2 dans le code de l'environnement.

"lorsque du fait du stationnement, chargement ou déchargement de véhicules ou d'engins de transport contenant des matières dangereuses, l'exploitation d'un ouvrage d'infrastructure routière, ferroviaire, portuaire ou de navigation intérieure ou d'une installation multimodale peut présenter de graves dangers pour la sécurité des populations, la salubrité et la santé publiques, directement ou par pollution du milieu, le maître d'ouvrage fournit à l'autorité administrative compétente une étude de dangers."

La lettre de mission demande notamment de définir les mesures réglementaires appelées par la loi à la suite du précédent rapport :

- en ayant à l'esprit l'homogénéité et la cohérence nécessaire pour éviter les reports de risque ;
- en donnant une définition des sites soumis à études de dangers en précisant notamment les notions de seuils et donnant une (ou des) définitions du stationnement ;
- en identifiant les meilleurs supports juridiques pour accueillir les décrets prévus à l'article 6 de la loi ;
- en définissant les procédures administratives liées aux études de dangers et en précisant leur contenu, leur utilisation, les acteurs concernés et le rôle de chacun des acteurs ;
- en précisant les liaisons entre études de danger et les plans d'urgence d'une part, les moyens d'informer le public d'autre part ;

La lettre de mission demande de porter une attention particulière au cas des ports et des routes.

Enfin elle souhaite éviter une distorsion par rapport à ce qui se passe au plan européen.

Pour effectuer cette mission, le vice président du CGM a désigné Yves Lecointe, le vice président du CGPC, Bertrand Desbazeille, puis Denis Cardot(après le départ en retraite du précédent) et le chef de l'IGE Henri Legrand.

Le rapport a été construit en rassemblant les réponses aux demandes de la lettre de mission par mode de transport, soit successivement :

- le transport routier
- le transport ferroviaire
- les ports maritimes
- les ports fluviaux
- les installations multimodales

L'aviation civile a été exclue de ce rapport.

Pour ne pas alourdir ce document il a été fait le choix de ne pas reprendre les développements du précédent rapport de MM Barbaroux, Barthélémy, Desbazeille, Legrand.

LES PROBLEMATIQUES RENCONTREES

En étendant aux infrastructures de transport l'obligation de réaliser des études de danger, la loi du 30 juillet 2003 répond à une demande sociétale forte.

Les compte-rendus des premières réunions de CLIC(comité local d'information et de concertation) créés à la suite de l'application de cette loi, montrent la sensibilité des participants aux risques engendrés par le transport des matières dangereuses. Schématiquement, il est ressenti que la politique de réduction des risques à la source dans les ICPE(installations classées pour la protection de l'environnement), et notamment les SEVESO, peut être à l'origine d'un transfert des risques des sites industriels vers les moyens de transport et les infrastructures de transport.

Certaines installations où transitent des matières dangereuses font clairement partie des infrastructures de transport, telles que par exemple les gares de triage, les zones de chargement dans les ports ou les terminaux de transbordement. D'autres installations situées en zones portuaires sont déjà soumises à la réglementation ICPE telles que les

dépôts pétroliers et leurs installations de chargement/déchargement ou encore les entrepôts dédiés aux matières dangereuses.

Dans d'autre cas, les sites de stockage temporaire de matières dangereuses, ou les lieux de remisage de véhicules de transport de matières dangereuses pourraient ressortir de la réglementation ICPE ou de l'article L 551-2 du code de l'environnement.

D'autre cas enfin, tels que les aires de stationnement de véhicules routiers, dont certains peuvent être des transports de matières dangereuses, sont difficilement rattachables à l'une ou l'autre des catégories précédentes.

Il a donc été procédé, en terme de méthode, à des entretiens avec les professionnels pouvant être concernés par l'application de l'article L 551-2

Une remarque générale est faite sur les différences existant entre une ICPE et une infrastructure de transport: d'un coté il y a un process stable avec des natures et des quantités de matières dangereuses connues et sensiblement constantes dans le temps, de l'autre une grande variabilité des natures et des quantités avec des fréquences d'occurrence de situations plus pénalisantes que d'autres. Si par ailleurs la notion d'exploitant d'une ICPE est claire dans la grande majorité des cas, la première difficulté rencontrée a été de préciser la notion d'exploitant d'infrastructure de transport.

S'il s'agit du lieu de remisage de véhicules routiers de transports de matières dangereuses (véhicules à moteur et remorques), aujourd'hui exclus de la nomenclature ICPE, cela est simple ; il s'agit du responsable de l'entreprise de transport.

Les infrastructures de transport dédiées au transport des matières dangereuses en provenance où à destination d'une ICPE et situées aux limites de l'établissement (embranchement ferré particulier, même s'il est à l'extérieur de l'enceinte de l'ICPE) ne présentent pas non plus de grande difficulté quant à la définition de l'exploitant (l'ICPE elle même, RFF, ...). Les gares de triage, les gares d'expédition ou d'arrivée de matières dangereuses, constituent pour l'instant un cas simple. C'est actuellement la SNCF qui gère les risques matières dangereuses. Cette situation n'est pas pérenne du fait de l'ouverture à la concurrence européenne du transport du fret sur le réseau ferré.

Quant il s'agit des ports (maritimes ou intérieurs), voire des plateformes multimodales, la notion d'exploitant devient plus complexe. S'agit-il de l'Autorité portuaire maritime, du gestionnaire du port intérieur, du responsable de la plate-forme ? certes ils interviennent dans la gestion des risques générés par le transport des matières dangereuses, mais d'autres opérateurs également qui restent responsables de leurs opérations - et sont parfois peu contrôlés.

Une deuxième difficulté réside dans la mauvaise qualité des statistiques consolidées quant aux flux sur les infrastructures (identification des matières dangereuses, quantité des matières dangereuses). Dans bien des cas, lors des visites réalisées, a aussi été constaté un manque de connaissance de la localisation spatiale des matières dangereuses sur les infrastructures de transport. Cela pourrait d'ailleurs être facilement amélioré s'il était décidé de recourir au "tracking" par GPS.

Ces constats n'ont pas été démentis par les propos tenus lors du séminaire "Evaluation globale des risques liés aux transports et aux stockages de produits dangereux" qui a eu lieu le 20 juin 2005 à l'INERIS ; il est vrai cependant que la sensibilité des industriels, opérateurs de transports, organismes experts, élus, semble bien réelle actuellement et des initiatives intéressantes ont été présentées.

Les bases de données concernant l'accidentologie (MTMD, BARPI, LLOYD'S, ...) sont définies comme hétérogènes par un organisme expert ; elles "ne peuvent donc pas être exploitées à titre quantitatif, mais plutôt à titre d'information".

Les oppositions résultant de l'application des différentes réglementations en vigueur ont été signalées à de nombreuses reprises; la réduction du risque à la source dans les ICPE par diminution des stocks de produits générant des transports supplémentaires comme cela a été évoqué plus haut, mais aussi par exemple l'IMDG - code maritime international - qui introduit des règles de proximité des matières dangereuses dans les conteneurs très différentes de ce qu'imposent arrêté ADR et arrêté RID.

Les effets dominos, entre moyens de transport (véhicules routiers, wagons, conteneurs, ...) voisins sur une infrastructure, mais aussi entre ceux ci et les installations contiguës semblent aussi d'une manière générale insuffisamment pris en compte. Toutefois, le décret 77-1133 du 21 septembre 1977, dans son article 3 -5°; précise que l'étude de dangers expose les dangers que peut présenter l'installation en cas d'accident- il s'agit des ICPE-, en présentant une description des accidents susceptibles d'intervenir, que leur cause soit interne ou externe.

Quel que soit le mode de transport, un conflit est clairement montré entre la mise en œuvre des moyens de secours qui milite pour une localisation rationnelle et pas très dispersée des matières dangereuses, et la minimisation des effets dominos entre citernes (versus conteneurs) par respect des distances d'éloignement entre les citernes, qui rend difficile le respect des critères d'éloignement des différentes cibles potentielles (populations ou industriels), ainsi que la mise en place de règles de sécurité préventive, et qui complique l'accès aux citernes (versus conteneurs) impliquées, dans la mesure où les accidents pourraient survenir en tout point de l'infrastructure de transport.

Certaines pratiques ayant cours à l'étranger peuvent être relatées. Aux Pays Bas une gestion territoriale du risque généré par le transport de matières dangereuses a conduit à définir des périmètres traduisant des niveaux d'acceptabilité du risque TMD selon des règles Ministère des Transports. L'approche utilisée est l'approche probabiliste - comme pour les installations fixes d'ailleurs ; les études réalisées serviront de base à l'enregistrement des situations à risques impliquant des matières dangereuses (transport comme installations fixes) dans un registre centralisé au niveau national et géré par le RIVM (Institut National de la Santé publique et de l'environnement). L'atlas des risques qui en découle servira à la fois à l'information du public (disponibilité sur Internet) et à l'élaboration des plans d'urgence communaux. A noter que les atlas des risques TMD seront élaborés par le Ministère des transports, tandis que les atlas des risques industriels seront élaborés par les communes.

Dans la pratique, il s'agit plus de donner des éléments aux autorités responsables pour l'élaboration de leur politique de prévention et de leurs plans de secours d'une part, au public qui sera mieux informé des risques encourus d'autre part. Il n'y a pas, pour l'instant, de contraintes sur l'urbanisation.

Le SPPPI de l'agglomération lyonnaise - SPIRAL - nous a signalé les travaux des "pompiers genevois" et l'existence d'un cadastre des risques du canton de Genève ; le SPIRAL a d'ailleurs utilisé certains résultats de ces travaux dans les réflexions conduites sur le stationnement routier ou sur les plateformes multimodales.

Il faut citer enfin l'outil ARIPAR, développé en Emilie-Romagne, pour l'évaluation quantitative des risques d'un territoire basé sur un système d'information géographique. Le Joint Research Center de la Commission Européenne s'est impliqué depuis 1995 dans le développement de cet outil.

Eu égard à ce qui est décrit supra, les propositions faites pour chaque type d'infrastructure sont donc nécessairement empiriques. Une étude telle que "GLOBAL" pourrait, si elle débouchait rapidement, modifier ou compléter les propositions faites dans ce rapport.

Il nous a semblé toutefois que l'Etat doit s'engager à coordonner la politique de ses différents services afin que les opérateurs ne continuent pas à utiliser des solutions certes gratuites mais dont les risques ne sont pas maîtrisés (stationnement sauvage donc stockage sauvage).

Cela peut être réalisé sans distordre la concurrence entre les modes de transports, et sans entraver la liberté de circulation définie par le droit communautaire.

LE STATIONNEMENT ROUTIER

Les transports routiers de marchandises dangereuses réalisés sur le territoire français sont réglementés, d'une part par l'accord international "ADR" en date du 30 septembre 1957, d'autre part par l'arrêté du 1^{er} juin 2001, dit arrêté ADR, modifiant ou complétant les dispositions de l'accord international.

Ces réglementations sont préparées, pour ce qui concerne "l'ADR" par des comités d'experts sous l'égide de l'ONU, pour ce qui concerne l'arrêté ADR par la Mission du Transport des Matières Dangereuses de la Direction Générale des Transports et de la Mer du Ministère chargé des Transports.

Elles définissent des règles à suivre en cas de stationnement en lieux ouverts, c'est à dire en dehors des établissements où sont réalisés des chargements et des déchargements et en dehors des parcs de stationnement intérieurs aux entreprises de transports.

Les règles édictées concernent tant les modalités de stationnement, (précautions à prendre, distances) que les durées, la surveillance des véhicules, etc ...

Ceci étant, un essai d'inventaire (annexe 1) des concentrations de poids lourds sur des aires de stationnement de statuts divers montre l'existence d'au moins 25 sites où il y a plus de 150 places de poids lourds, d'au moins 16 sites à plus de 200 places, d'au moins 10 sites à plus de 250 places.

Si l'on s'en tient au ratio habituellement retenu de 6% de transports TMD par rapport au nombre total de poids lourds, les aires précédentes correspondent respectivement à des stationnements de 9, 12 ou 15 véhicules TMD.

Ces chiffres ne reflètent cependant pas la totalité des cas de figure ; en effet l'inventaire précédent recense essentiellement des centres routiers, des parkings de stations service et/ou de restaurant, voire de centre commercial. Outre le fait que certaines de ces aires ont un statut privé (par exemple parking de restaurant), cet inventaire fait abstraction des stationnements proches des établissements émetteurs ou récepteurs de MD où la proportion de véhicules TMD peut être de 100 %, comme elles font abstraction aussi des parcs des transporteurs qui, le week end notamment, peuvent servir de stationnement à des véhicules pleins ou vides (dégazés ou non).

Cet inventaire ne permet pas non plus de distinguer la présence de MD par classes telles que définies par l'ADR. L'analyse est donc notoirement imparfaite, mais la non-disponibilité de statistiques de nombres de véhicules TMD, de tonnages et de nature des produits présents à un instant t sur une aire de stationnement est flagrante et cela, même si, dans les zones industrielles à forte concentration d'entreprises travaillant les MD, chaque chef d'entreprise est capable de donner des statistiques fiables des entrants et des sortants. Les statistiques des Services de l'Équipement ne permettent pas de lever les incertitudes quant aux problèmes de stationnement.

De plus, il faut savoir que, sous maîtrise d'œuvre de l'INERIS, et dans le cadre d'une recherche réalisée pour le double compte de l'Organisation pour la Coopération et le Développement Economique et de l'Union Européenne, a été développé un outil d'évaluation Quantitative des Risques (EQR) applicable au transport routier. Cet outil est utilisé en France (circulaire interministérielle 2000-82 du 30 novembre 2000 relative à la réglementation de la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers du réseau national).

Il ne prend pas malheureusement en compte les stationnements de véhicules de transport de matières dangereuses.

Il a donc été choisi de traiter les stationnements selon leur nature en séparant les parcs de stationnement des entreprises de transport, les parcs de stationnement organisés spécifiquement pour les poids lourds (autoroutes, stations-service, centres commerciaux, restaurants notamment "routiers", etc ...) et enfin le stationnement le long des routes et voies ouvertes à la circulation publique.

1 - Les parcs de stationnement des entreprises de transport

Les entreprises de transport routier de matières dangereuses utilisent pour l'essentiel des citernes routières ; il ne faut pas pour autant oublier les transports sous forme de colis ou sous forme de conteneurs.

La profession insiste sur sa forte mobilisation pour la sécurité avec l'existence d'un conseiller sécurité par entreprise, l'utilisation systématique de la norme ISO 9002, sous la pression du CEFIC (Conseil européen de l'industrie chimique) et de son système d'observation de la sécurité (SQAS : Safety quality assessment system).

En ce qui concerne les parcs de stationnement dans les entreprises, ils peuvent atteindre 1 à 2 ha de superficie. Des mesures de sécurité y sont déjà prises : contrôle d'accès avec télésurveillance, gardiennage, voire réalisation d'exercices annuels avec les pompiers.

Nonobstant, il est admis que des citernes pleines ou non dégazées peuvent stationner, durant le week-end notamment, sur de tels parcs. Il est facile dans ce cas d'avoir la connaissance des matières "en stationnement" et d'évaluer les risques induits par de tels stationnements.

Il est donc proposé de soumettre de tels parcs (à partir d'un nombre de places de stationnement poids lourds de 100 par exemple) à la législation sur les installations classées - les études de danger seraient réalisées en fonction des ratios quantité- fréquence observés et selon les critères probabilistes préconisés par la Direction de la prévention des pollutions et des risques du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable.

Dans le cas d'un parc de stationnement situé au voisinage d'autres installations classées, l'interaction avec ces installations devra être étudiée, dès lors que les risques étudiés portent conséquences en dehors du périmètre du parc en cause et réciproquement (effet domino).

S'agissant en fait de stockages temporaires, voisins dans leur fonctionnement des stockages des installations classées, l'autorité compétente pour assurer le contrôle de la réalité des études de danger pourra être sans difficulté le Préfet (DRIRE).

2 - Les parcs de stationnement dédiés aux poids lourds

Sont visés dans ce paragraphe tous les sites de stationnement des transports de matières dangereuses routiers sur des aires non spécialisées (aires de services, de repos, de restaurants, de centres routiers, etc ...). Comme il a été dit plus haut, ils peuvent être très importants en nombre de places poids lourds. La difficulté pour traiter ces types de stationnement réside dans le fait qu'il s'agit de lieux ouverts et également dans le fait que le responsable de l'infrastructure est rarement un professionnel du transport et apparaît donc souvent comme difficilement capable de diligenter une étude de dangers ; il ne connaît les transports de matières dangereuses transitant sur l'aire dont il est "responsable" ni en quantité ni en qualité, et a peu de moyens pour améliorer cette connaissance. L'application même de l'arrêté ADR sur l'aire n'est pas contrôlée et ne repose que sur la qualification professionnelle des chauffeurs, garantie, en principe, par l'action du conseiller sécurité de l'entreprise.

Le Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles et des risques dans l'Agglomération lyonnaise - SPIRAL - a mené en 2004 une réflexion sur les dispositifs qui pourraient être recommandés dans l'aménagement des aires de services des autoroutes. Piloté par le Vice-Président du Grand Lyon et composé de l'ensemble des acteurs, il a élaboré un cahier des charges selon lequel, l'organisation du stationnement des transports de matières dangereuses serait régie par des principes d'éloignement, de signalisation et d'équipements propres aux transports de matières dangereuses (sol pour

recueillir les eaux de lavage, ressource en eau d'extinction, borne d'appel d'urgence) pour 5% de la capacité d'accueil PL (poids lourds) de l'aire (annexe 2).

Ces préconisations se heurtent à deux obstacles :

- l'arrêté ADR préconise des distances d'éloignement entre véhicules en matière de stationnement ; le concept même de rassembler les transports de matières dangereuses en un même lieu contredit cet arrêté.

Les services de secours participant au groupe de travail sont pourtant favorables aux dispositions prises dans la mesure où des moyens d'intervention prépositionnés sur un espace dédié leur semblent une meilleure solution qu'un stationnement aléatoire de véhicules de transport des matières dangereuses qui n'entraîne pas la certitude que deux citernes contenant des matières incompatibles ne stationnent l'une à côté de l'autre ; et la Mission du Transport des Matières Dangereuses du Ministère chargé des transports se dit capable de modifier rapidement l'arrêté.

- un aménagement selon les principes préconisés par le SPIRAL a été réalisé sur l'aire de Communay (autoroute A46 dans le Rhône) ; les résultats n'en sont pas probants pour l'instant, les transports des matières dangereuses continuant à se garer sur les places banalisées ; cela veut dire qu'il faudrait interdire le stationnement autrement que sur les places dédiées, dès lors que l'aire est aménagée en conséquence, pour les véhicules de transport de matières dangereuses. Il paraît possible, à titre d'expérience, sur au moins 3 ou 4 aires aménagées de cette façon, d'interdire le stationnement des matières dangereuses sur les places banalisées et d'en tirer ensuite le résultat en terme de sécurité. La généralisation éventuelle de cette disposition nécessiterait de modifier l'arrêté du 1 juin 2001 imposant l'espacement de 10 mètres entre deux camions en stationnement. Une telle modification est juridiquement possible dans la mesure où cet arrêté est strictement national et sa modification ne met en cause aucun accord international.

Eu égard à la quasi-impossibilité de définir un réel gestionnaire d'infrastructure dans de nombreux cas, un traitement forfaitaire de type SPIRAL doit être envisagé, corrélé à des interdictions pour le stationnement des transports de matières dangereuses en dehors des places dédiées, si l'expérimentation se révèle positive. Dans un premier temps, nous proposons qu'un nombre restreint d'aires de repos et stations-services d'autoroutes (concédées ou non) soient réalisées avec un aménagement du type SPIRAL. Au plan juridique, le fait d'opérer un tel aménagement, vaudrait réalisation d'une étude de dangers au titre de l'article L551-2 du code de l'environnement. En fonction du retour d'expérience (instrumentation, exercices, observation des comportements...), ce système pourrait être étendu à l'ensemble des infrastructures de stationnement de poids lourds de 150 places et plus.

3 - Le stationnement le long des routes et voies ouvertes à la circulation publique

Pour le stationnement courant il s'agit d'appliquer strictement l'arrêté ADR et d'en contrôler l'application. Ceci étant, l'observation des pratiques actuelles montre une dérive assez constante et gênante. Aux abords de plateformes pétro-chimiques, chimiques, de ports maritimes également, dans l'attente de l'ouverture des installations, les poids lourds venant décharger ou charger leurs marchandises stationnent souvent en quantité non négligeable sur les voies d'accès. Ces points d'accumulation sont en eux-mêmes sources

de risques de part le nombre de poids lourds concernés d'une part, et du non-respect des règles de l'arrêté ADR d'autre part. Là encore il n'y a pas de gestionnaire d'infrastructure évident.

Les seules recommandations évidentes pour rationaliser ces stationnements sont :

- faire en sorte que les entreprises émettrices ou réceptrices des marchandises dangereuses mettent en place à leur périphérie des parcs de stationnement suffisamment dimensionnés pour absorber les stationnements le long des voies d'accès, en prenant soin notamment à définir des horaires d'ouverture réalistes permettant de réellement régler la question du stationnement sauvage.
- la présence de ces poids lourds sera intégrée, avec les règles de probabilisme définies par la direction de la prévention de la pollution et des risques du ministère de l'écologie et du développement durable, dans les études de danger des sites réalisées dans le cadre de la législation ICPE ; que les poids lourds en stationnement sur les voies d'accès ne soient pas pris en compte dans les études de danger n'est en effet pas très raisonnable, alors qu'ils le sont à l'intérieur des sites.
- les maires auront à interdire le stationnement des transports de matières dangereuses dans les secteurs où il y a manifestement accumulation de ces derniers.
- le plan communal de sauvegarde prévu à l'article 13 de la loi 2004.811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile prendra en compte ces questions de stationnement de matières dangereuses (décret 2005-1156 du 13 septembre 2005).

LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Dans le mode ferroviaire, les points d'accumulation de wagons de transport de marchandises dangereuses sont d'une part les gares de triage, d'autre part les gares d'expédition ou d'arrivage.

Si pour les gares de triage les marchandises dangereuses représentent un trafic dans tous les cas inférieur à 15% du trafic total, il peut ne pas en être de même pour les gares d'expédition ou d'arrivage, pour lesquelles le pourcentage peut atteindre 100% (wagons vides + wagons pleins). Le volume de trafic de ces gares peut en outre être supérieur à celui de certaines de gares de triage.

Par ailleurs, les gares de triage du plan transport de la SNCF (au nombre de 20) annexe 3 ont toutes fait l'objet d'une "étude locale de marchandises dangereuses ". Une gare au moins a été dotée par le préfet du PPI s'appuyant sur cette étude locale.

Le mode ferroviaire est soumis au règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (RID). C'est un arrêté, dit "arrêté RID", qui fixe la réglementation applicable sur le territoire français.

Le RID prévoit explicitement (chapitre 1.9), qu'un Etat membre peut appliquer, pour le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses sur son territoire, des conditions supplémentaires dans la mesure où le RID ne couvre pas le domaine, en ce qui concerne :

- les règles d'exploitation relatives aux opérations annexes au transport telles que le triage ou le stationnement
- la gestion des informations relatives aux marchandises dangereuses transportées sous réserve qu'elles s'appliquent également aux transports nationaux ferroviaires de matières dangereuses de l'état membre.

Dès à présent le RID prévoit que (chapitre 1.11) que des plans d'urgence internes doivent être établis pour le transport de marchandises dangereuses dans les gares de triage. Il est ajouté qu'il est réputé satisfait aux dispositions de ce chapitre du RID si la fiche UIC 201 est appliquée. Cette disposition est transposée par l'article 16 bis de l'arrêté RID. Cette fiche UIC 201 publiée par l'Union internationale des chemins de fer (UIC) prévoit parmi les éléments essentiels du processus d'élaboration d'un plan d'urgence l'identification des sources, types et ampleur significatifs d'accidents potentiels (scénarios de référence). Dès lors que le plan d'urgence prévoit les impacts environnementaux potentiels, donc l'interaction éventuelle avec d'autres établissements proches, le maître d'ouvrage d'infrastructure (RFF) dispose déjà des éléments permettant d'établir le dossier d'études de dangers.

Par ailleurs, le droit communautaire en cours d'élaboration prévoit que les gestionnaires d'ouvrages d'infrastructures ferroviaires et les entreprises devront établir un système de gestion de la sécurité (SGS) qui doit être accepté par l'autorité de sécurité nationale pour que le gestionnaire d'ouvrages d'infrastructure obtienne son agrément de sécurité.

Dans ces conditions, il est proposé de demander la réalisation, par le gestionnaire de l'ouvrage d'infrastructure, d'une étude de dangers conforme aux prescriptions du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable pour chacune des gares de triage du plan transport de la SNCF et pour les gares d'expédition ou d'arrivage de MD. Les listes actuelles reprises dans les 2 annexes sont données à titre purement indicatif; en effet compte tenu des intentions de RFF d'améliorer rapidement la fluidité du réseau, dans le cadre d'une optimisation des sillons ferroviaires, et donc de diminuer le nombre de wagons présents dans ces points d'accumulation, il y a sans doute lieu de les reconsidérer d'ici à 3 ans avant la mise en application de la préconisation précédente pour que RFF puisse prendre en compte sa nouvelle organisation. Il est clairement indiqué également que ces listes seront modifiées dès lors que l'évaluation des risques le nécessitera

Dès à présent, dans la liste de l'annexe 3, 5 installations repérées en caractères gras et qui, de toute évidence, resteront des points d'accumulation de marchandises dangereuses devront faire l'objet d'une étude de dangers au titre de l'article L. 551-2. En outre, les obligations de réalisation des PUI prévues dans le RID ne sont pas suspendues.

LES PORTS MARITIMES

Sans oublier le code des ports maritimes, le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes sont réglementés essentiellement par l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié par arrêtés du 10 juillet 2001, du 16 juillet 2002 et du 18 novembre 2004.

En annexe à cet arrêté figure le "règlement des ports maritimes" (RPM) ; les règlements locaux prévus par le RPM devaient être révisés pour le 31 décembre 2003.

De fait il y a du retard dans la révision des règlements locaux, qui, par contre, pour ceux qui ont été consultés, prennent en compte l'ensemble des matières dangereuses.

Un port est le lieu de passage de marchandises de toutes natures, dont les matières dangereuses où s'effectuent des opérations de chargement et de déchargement de navires. L'acheminement vers le port ou à partir du port peut être réalisé par le mode ferroviaire, par le mode route ou par le mode fluvial.

Les conditionnements sont très divers :

- fûts, sacs, bigbags, en palette, en caisse, en colis
- en conteneur (conteneur citerne ou conteneur classique)
- en citerne sur remorque routière ou wagon
- vrac.

Par ailleurs, et c'est une réelle difficulté coexistent sur le domaine portuaire des exploitants de divers statuts :

- les entreprises bénéficiaires d'une convention d'exploitation de terminal, les concessionnaires d'outillage public, les titulaires d'un affermage ou d'une autorisation d'outillage avec obligation de service public accordés par l'Autorité portuaire.
- les entreprises qui sous le régime domanial de l'Autorisation d'occupation temporaire exploitent des postes spécialisés ou des zones de stockage
- les usagers des outillages et/ou d'installations publics, propriétés de l'Autorité portuaire.

Dans ces conditions, coexistent pour un port maritime les applications de plusieurs réglementations pour ce qui concerne le transport de MD :

- IMDG ^(*) code maritime international des marchandises en colis dangereuses pour les navires
- règlements national et local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes
- ADR, pour le mode routier
- RID, pour le mode ferroviaire
- ADN, pour le mode fluvial

Les exploitants ont à respecter ces réglementations sous le contrôle de l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire en ce qui concerne les règlements national et locaux précités.

Les officiers de port sont en effet chargés par le Code des ports maritimes d'exercer la police des matières dangereuses dans le port pour le compte de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. Ce sont eux qui supervisent l'application des règlements locaux précités, qui font l'objet d'arrêtés préfectoraux, pris sur proposition de l'autorité portuaire, après instruction locale et avis de la Commission Interministérielle du Transport des Matières Dangereuses.

(*) complété par IGC règles applicables au transport de gaz en vrac
IBC règles applicables au transport de produits chimiques en vrac
BC règles applicables au transport de produits solides en vrac

Les règlements que nous avons consulté s'appuient sur la réalisation préalable d'études, dites de sécurité, réalisées par des organismes experts.

En pratique est d'abord étudiée la fréquence d'occurrence des événements redoutés (blève, explosions, émanations de produits toxiques, etc ...) : ces événements sont provoqués par des événements indésirables du type chute de conteneurs, collisions, etc ... mais aussi effets dominos. Compte tenu du manque d'éléments statistiques fiables et de diverses incertitudes, les organismes experts utilisent des "probabilités conditionnelles d'occurrence majorantes" afin de définir les quantités maximales de matières dangereuses admissibles sur le port, puis les critères d'acceptabilité du risque.

Ceci étant, ces experts mettent rapidement en évidence le fait que les effets dominos à prendre en compte opposent les réglementations en présence. Par exemple en matière de conteneurs de groupage sur un navire, donc ensuite sur un quai ou un terre plein, les règles de séparation des matières dangereuses sont celles de l'IMDG et non celles de l'ADR ou du RID.

Très vite aussi, il faut faire des choix entre dissémination des matières dangereuses ou massification.

On constate aussi que les entrepôts spécialisés matières dangereuses sont délaissés (voir leur réalisation différée au profit d'implantation hors hexagone), car il est moins onéreux - et de loin ! - de laisser les conteneurs sur les quais et moles car moins exigeant en terme de contraintes administratives (les entrepôts sont contrôlés par la DRIRE). Les temps de passage des marchandises sur les quais prévus au règlement local (72 heures à l'arrivée, 72 heures au départ par exemple pour le Havre), avec prolongation éventuelle de 48 heures sont peu contrôlés de l'aveu même de l'autorité portuaire.

Les empotages, dépotages et transvasement de matières dangereuses sont en principe interdits sur les quais et terre pleins.

Pour être un peu plus complet encore, force est de constater que les implantations ICPE sur le domaine portuaire ou à proximité immédiate ne sont pas toutes prises en compte pour les études des effets dominos. Il est vrai que cette prise en compte est plus prégnante sur des ports autonomes tels que Dunkerque, Marseille, le Havre que sur des ports d'intérêt national et même sans doute sur les ports décentralisés traitant des engrais. Nonobstant ce qui précède, les études de sécurité préalables à la rédaction des règlements locaux prévus par l'arrêté du 18 juillet 2000 pourraient être considérés comme valant études de danger au sens de l'article L 551-2 du code de l'environnement si toutes les matières dangereuses y sont prises en compte et si l'étude des effets dominos concernent l'ensemble des installations géographiquement connexes. Il faut préciser qu'actuellement seules les matières de classe I (matières et objets explosifs) sont l'objet de telles études.

La liste des ports maritimes à soumettre à la réalisation de cette étude de dangers figure à l'annexe 4.

Dans la mesure où le Préfet, avec l'appui de la DRIRE, a déjà en charge le contrôle des ICPE sur le territoire portuaire, il lui appartiendrait de s'assurer que l'application des prescriptions de sécurité est réelle.

LES PORTS INTERIEURS

Les ports intérieurs (ports fluviaux) au sens de l'article 1^{er} du Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure et les autres lieux où l'autorité locale compétente, en terme de police de la navigation, a autorisé le chargement et le déchargement des bateaux transportant des matières dangereuses ou le stationnement prolongé desdits bateaux sont réglementés, outre le code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, par le décret 73.912 du 21 septembre 1973 modifié portant règlement général de police de navigation intérieure. A noter également l'application de l'ADNR.

Le code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure prévoit en son article 216 une référence au code des ports maritimes pour le transport et la manutention des matières dangereuses sur les voies de navigation intérieure et dans les ports fluviaux.

Les ports fluviaux les plus importants (annexe 4) s'apparentent aux ports maritimes dans leur fonctionnement. Ils peuvent assurer des transports en vrac, de produits pétroliers, de conteneurs. Pour certains d'entre eux la croissance de ce dernier trafic est d'ailleurs sensible. Par ailleurs, certains d'entre eux concentrent sur leur territoire des établissements SEVESO, des stockages de matières dangereuses, des entrepôts de très grands volumes, des silos de céréales, tout comme les ports maritimes.

Techniquement les études de dangers sont réalisables par des organismes experts comme pour les ports maritimes. Il n'y a pas de raison pour ne pas les traiter de la même façon.

A partir d'une liste établie selon des critères similaires à ceux des ports maritimes, le Préfet, avec l'appui du Service de la Navigation et de la DRIRE, aurait pour la voie d'eau, l'infrastructure portuaire ou le port autonome intérieur dont il est chargé la responsabilité de diligenter la réalisation des études de dangers permettant de répondre aux exigences de l'article L551-2.

La mission recommande tant pour les ports maritimes que pour les ports intérieurs de se fixer un délai de 4 années pour se mettre en conformité avec ces nouvelles exigences, à savoir 3 années pour réaliser les études de dangers et une année supplémentaire pour la validation des prescriptions issues de ces études.

LES PLATES FORMES MULTIMODALES

Le transport multimodal est défini comme l'acheminement d'une marchandise empruntant deux modes de transports différents (ou plus) dans la même unité de chargement ou le même véhicule routier, sans empotage ni dépotage.

L'activité d'une plate forme multimodale exclut donc le transport de produits en vrac , l'empotage et le dépotage.

Une plate forme multimodale est voisine dans son fonctionnement des terminaux à conteneurs des ports maritimes. On a l'habitude de parler lorsqu'il s'agit de transport multimodal d'UTI (unité de transport intermodalité), qui peuvent être des conteneurs, des caisses mobiles ou des semi-remorques convenant au transport intermodal.

Sur le plan de la réglementation les plates formes multimodales sont soumises aux textes tels qu'arrêtés ADR, RID voire ADNR. Dans certains cas, ont été pris des arrêtés de rejet et de création de zone imperméable au titre de la loi sur l'eau, des arrêtés préfectoraux installations classées. Enfin s'agissant des voies ferrées, les faisceaux de constitution des

trains peuvent éventuellement faire l'objet de la part de la SNCF d'un plan local matières dangereuses.

L'Inéris a publié en 2003 un rapport sur "l'Elaboration d'un modèle d'évaluation quantitative des risques pour le transport multimodal de marchandises dangereuses.

Il en ressort que, comme dans les infrastructures ferroviaires, ou sur les terminaux à conteneurs des ports, les effets dominos potentiels devraient être pris en compte mais qu'ils ne le sont que très imparfaitement en terme de modélisation.

Le SPPPI de l'agglomération lyonnaise (SPIRAL) a pour sa part établi un "Cahier des charges pour l'aménagement d'une plate forme modèle d'échange rail/route prenant en considération les préoccupations environnementales et de sécurité publique".

Le document s'appuie notamment sur le "guide orange des sapeurs pompiers genevois" et est largement orienté vers un meilleur traitement de l'accident éventuel se reposant sur une approche forfaitaire des distances pour minimiser les risques.

"La distance des zones de stationnement Marchandises dangereuses sont situées le plus loin possible des tiers avec un minimum de 200 mètres.

Ce document exprime le souhait, non retranscrit dans les documents d'urbanisme, d'une zone de vigilance de non constructibilité à une distance de 600 mètres des zones de stationnement marchandises dangereuses doit être observée concernant les zones d'habitation en référence au périmètre d'effet immédiat d'une explosion figurant dans le "guide orange des sapeurs pompiers genevois". Les aires affectées au stationnement des matières dangereuses seront implantées à une distance de 20 mètres de l'enceinte de la plate forme et bâtiments administratifs et sociaux.

Une salle de confinement sera aménagée à l'intérieur du site (bureaux ...) ou à proximité de celui ci, de manière à assurer, dans l'attente des services de secours, une protection des personnels contre les effets d'accidents susceptible de survenir sur la plate forme. Cette salle de confinement sera équipée des moyens permettant de donner l'alerte."

De telles dispositions, comme les autres prescriptions du texte du SPIRAL, n'exonèrent pas de la réalisation d'une étude de dangers par l'exploitant de la plate forme, puisque par analogie à ce qui a été dit pour les ports maritimes et les ports fluviaux, et pour autant que les règles de probabilisme soient définies, les organismes experts sont capables de réaliser les études de danger nécessaires pour de telles installations.

Quelques plateformes importantes à définir dans une liste (Valenton, Bonneuil,...) pourraient dans un premier temps être soumises à ces exigences sous l'autorité des Préfets territorialement compétents.

LES PROPOSITIONS

. Des listes d'ouvrages d'infrastructures de transport à définir plutôt que des seuils de quantité de matières dangereuses.

Les descriptions qui précèdent montrent que, quel que soit le mode de transport, l'application stricte des arrêtés ADR/RID/ADNR aux points d'accumulation de matières dangereuses est rendue difficile, voire impossible, par le fait que les espaces disponibles pour le stationnement des moyens de transport des dites matières sont le plus souvent restreints.

La fixation de seuils, en terme de quantités limitées de matières dangereuses sur un site géographique, s'est traduit dans le passé par un report de risques par le stationnement des moyens de transport en dehors du site - stationnement que l'on peut qualifier de "sauvage" -. Dans ces conditions, il nous semble préférable d'opérer des recensements par mode de transport des ouvrages d'infrastructures à soumettre à des exigences réglementaires et d'en établir des listes. Ce choix permet de ne pas modifier les définitions du stationnement prévues dans les différents arrêtés ADR/RID/ADNR comme nous le verrons plus loin. Le Préfet devrait être autorisé à compléter les recensements précités, s'il considère, sur la base de constatations objectives, qu'un ouvrage d'infrastructure de transport non répertorié présente de graves dangers pour la sécurité des populations, la salubrité et la santé publique au sens de la loi.

. Une mise en œuvre juridique réalisable dans le cadre législatif actuel

Les dispositions que nous proposons peuvent être mises en œuvre dans le cadre législatif actuel. Les textes à prendre sont essentiellement les suivants :

- Un décret en Conseil d'État modifiant la nomenclature des installations classées et créant une nouvelle rubrique soumise à autorisation portant sur les parcs de stationnement des entreprises de transport effectuant des transports de matière dangereuse, dès lors que le parc est susceptible d'accueillir un nombre de véhicules supérieur à un seuil qui pourrait être égal à 100.
- Un décret en Conseil d'État pris pour l'application de l'article L. 551-2 du code de l'environnement. Ce décret définirait notamment ainsi la liste des ouvrages soumis aux dispositions de cet article:
 - 1) Les parcs de stationnement situés sur des aires d'autoroutes susceptibles d'accueillir plus de 150 poids lourds et inscrits sur une liste;
 - 2) Les gares ferroviaires de triage, d'expédition ou d'arrivage inscrits sur une liste;
 - 3) Les ports maritimes ou intérieurs inscrits sur une liste;
 - 4) Les plateformes multimodales inscrites sur une liste.

Le décret préciserait que les listes seraient établies en fonction de l'importance du trafic potentiel de matières dangereuses des ouvrages et de la vulnérabilité de leur voisinage. Elles pourraient faire l'objet d'arrêtés préfectoraux dans chaque département, sauf si une procédure concentrée apparaissait préférable pour certaines

catégories d'ouvrages (qui donneraient lieu alors à des listes définies par arrêté interministériel)¹.

En tant que de besoin, le décret (ou les listes évoquées) pourrait préciser la notion d'exploitant qui peut être ambiguë pour certaines catégories d'ouvrages.

Le décret habiliterait un arrêté interministériel à approuver une étude de dangers-type pour certaines catégories d'ouvrages respectant certaines prescriptions-types d'aménagement et d'exploitation (en pratique, il s'agirait des parcs de stationnement routiers respectant des prescriptions telles que celles contenues dans le cahier des charges établi par le SPIRAL et mentionné ci-dessus). L'exploitant d'un tel ouvrage pourrait se contenter alors de déclarer qu'il respecte ces prescriptions et qu'il a pris connaissance de l'étude de dangers-type et de mentionner les éventuelles particularités de son installation ou de son voisinage notables au plan de la sûreté.

Ce décret devrait aussi définir la procédure à suivre, notamment le service chargé d'examiner l'étude dangers (cf. ci-dessous) et décrire les actions à mener au vu du résultat de cet examen, soit vis-à-vis de l'exploitant, soit en matière d'urbanisme (porter à connaissance vis-à-vis des autorités compétentes, voire engagement de procédures contraignantes comme un PIG), soit en matière de préparation à la crise (mise à jour des PPI...). Nous rappelons cependant que l'article L. 551-2 du code de l'environnement, à lui seul, ne permet pas à l'État d'imposer des prescriptions complémentaires à l'exploitant même si l'examen de l'étude de dangers lui semble le justifier. Cependant, d'autres réglementations peuvent l'y autoriser. Une étude complémentaire serait utile à ce sujet.

Le décret préciserait que l'étude de dangers est mise à jour tous les cinq ans (comme le prescrit la loi) ou en cas de modification notable de l'installation, de son mode d'exploitation ou de son voisinage.

Enfin, il serait utile de préciser dans le décret les sanctions applicables en cas de non-fourniture de l'étude de dangers dans le délai prescrit, ou d'inexactitude des informations fournies.

- Un arrêté adaptant l'arrêté ADR pour permettre les aménagements de parcs de stationnement proposés par le SPIRAL.
- Des mises à jour des réglementations du transport de matières dangereuses propres à chaque mode de transport pour assurer la cohérence avec les dispositions générales prises pour l'application de l'article L. 551-2 du code de l'environnement.

Dans un but de simplicité de la réglementation, il est souhaitable en effet que l'exploitant d'un ouvrage soumis à une obligation d'étude de dangers au titre de l'article L. 551-2 du code de l'environnement trouve une référence à cette obligation dans le texte principal qui régit ses activités au titre du transport de matières dangereuses.

Ainsi, l'arrêté RID pourrait être complété par un article rappelant l'obligation d'étude de dangers pour les gares inscrites sur la liste mentionnée plus haut. Et l'article 16bis de cet arrêté pourrait être modifié pour prévoir une prise en compte des résultats de l'étude de dangers dans le PUI.

Dans le même but, des modifications pourraient être introduites dans le "Règlement des Ports Maritimes" annexé à l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié et dans le

¹ On rappelle que les ports maritimes font déjà l'objet de procédures d'examen au niveau national pour la validation de leurs règlements locaux.

"Règlement général de police de navigation intérieure annexé au décret du 21 septembre 1973 modifié.

- Des mises à jour des dispositions prises en application des différents textes législatifs relatifs aux transports listés dans l'article L. 551-2 du code de l'environnement afin de les mettre en cohérence avec les dispositions prises au titre de cet article. Il s'agit essentiellement de compléter ou préciser la composition du rapport sur la sécurité ou du diagnostic prévus par ces textes pour y intégrer l'étude de dangers, et de faire référence à la procédure spécifique d'examen de cette étude dans la procédure générale instituée par les différentes réglementations modales.

. Dans la majorité des cas des études de danger dans une forme "habituelle"

L'étude de dangers, pour autant que le traitement du risque ne fasse pas l'objet d'un traitement forfaitaire, est établi par le gestionnaire de l'infrastructure conformément à une méthodologie définie par le ministre chargé de l'environnement, conjointement avec le ministre chargé des transports et le ministre chargé de la sécurité civile.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut faire appel pour sa réalisation à un organisme expert reconnu par les ministres précités.

La méthodologie doit obligatoirement intégrer les modèles probabilistes utilisés au niveau européen pour ne pas créer de distorsion flagrante quant aux résultats obtenus à l'issue de la réalisation des études de dangers. Une attention particulière sera aussi apportée par cette méthodologie à l'étude des effets dominos, tant dans le périmètre de l'infrastructure, qu'avec les établissements à risques situés à proximité.

L'étude de dangers permet au gestionnaire d'infrastructure de modéliser les scénarii redoutés dans l'exploitation de l'infrastructure. Une bonne connaissance des scénarii redoutés et de leurs conséquences est en effet nécessaire pour adapter les modalités d'exploitation et prépositionner les moyens d'intervention pour combattre les éventuels sinistres et adapter les dispositifs d'alerte aux populations, et notamment ceux de l'exploitant..

La bonne réalisation de l'étude de dangers présuppose une connaissance exacte des flux de matières dangereuses présentes sur l'infrastructure, tant en qualité qu'en quantité, ainsi que la position spatiale des matières dangereuses dans le périmètre de l'infrastructure.

. Le Préfet-DRIRE

Si l'on excepte le stationnement d'engins routiers, au moins pour partie, les ouvrages d'infrastructure de transport présentent la particularité dans un nombre important de cas de voir coexister des moyens de transbordement, chargement ou déchargement, de véhicules ou engins de transports de matières dangereuses avec des entrepôts (certains pouvant être des entrepôts dédiés aux matières dangereuses), des installations classées, voir des entreprises SEVESO, mais aussi avec des zones urbanisées.

S'il ne semble pas possible dans l'immédiat de modifier les règles d'urbanisation, il n'en reste pas moins que la proximité des installations précitées milite pour que le Préfet s'appuie sur la DRIRE pour assurer le suivi des études de danger exigées des gestionnaires d'infrastructures et de leur cohérence avec celles des établissements voisins, d'autant que les phénomènes étudiés sont sans nul doute des stockages de

matières dangereuses, variables, en quantité et en qualité, dans le temps, mais des stockages quand même.

Ceci ne remet pas en cause l'examen au niveau national, pour les ports maritimes, des dossiers des règlements locaux s'appuyant sur les études de sécurité diligentées au niveau local, ni le rôle des officiers de port.

Ces études de dangers, doivent être également - elles le sont déjà - pour les services chargés de la sécurité civile au sein de la préfecture les éléments de base pour la réalisation des plans particuliers d'intervention (PPI).

Pour les infrastructures importantes, le Comité Local d'Information et de Concertation (CLIC) paraît le lieu adéquat pour l'information du public ; il nous semble qu'il faut laisser au Préfet la latitude de le créer ou non.

. Le "tracking" par GPS

A plusieurs reprises, il nous a été signalé la possibilité d'utiliser le GPS (Global Positioning System) pour repérer le positionnement de matières dangereuses sensibles ; certains transports urbains, des taxis, les transports maritimes et aériens utilisent déjà cette technique. Il n'y aurait que des avantages à le faire pour les matières dangereuses les plus sensibles pour l'organisation des secours éventuels.

Henri LEGRAND

Denis CARDOT

Yves LECOINTE

		Définition des sites	Supports juridiques	Etude de dangers	Chef de file	Conséquences internes	Conséquences externes	Communication
Transport routier	Parcs des entreprises de transport	nombre de places PL supérieur ou égal à 100	législation ICPE	oui	Préfet	POI	PPI	CLIC si ICPE Seveso
	Parcs poids lourds divers	liste de parkings d'autoroute supérieur ou égal à 150 places PL	- art. L. 551-2 du code de l'environnement - code de la voirie routière	oui	Préfet	?	Plan communal de sauvegarde	
	Stationnement le long des routes	-	-	non ADR	?	?	Plan communal de sauvegarde	
Transport ferroviaire		listes gares triages expédition réception	- art. L. 551-2 du code de l'environnement - modification de l'arrêté RID - transposition du droit communautaire	oui	Préfet	PUI	PPI	CLIC
Ports maritimes		listes - ports autonomes - ports nationaux - ports décentralisés	- art. L. 551-2 du code de l'environnement - modification du RPM	oui	Préfet	Règlements locaux	PPI	CLIC
Ports intérieurs		liste	- art. L. 551-2 du code de l'environnement - modification du règlement général de police	oui	Préfet	Règlements de police	PPI	CLIC si nécessaire
Plateformes multimodales		liste	- art. L. 551-2 du code de l'environnement	oui	Préfet	?	PPI	CLIC si nécessaire

2004 - 0051 - 01

10 MAR. 2004

La ministre de l'écologie et
du développement durable

Le ministre de l'équipement,
des transports, du logement, du
tourisme et de la mer

à
Monsieur le Vice-Président du Conseil général des mines
Monsieur le Vice-Président du Conseil général des ponts et chaussées
Monsieur le chef du service de l'Inspection générale de l'environnement

L'article 6 de la loi 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels prévoit la fourniture à l'autorité administrative d'une étude de dangers lorsque l'exploitation d'un ouvrage d'infrastructure routière, ferroviaire, portuaire ou de navigation intérieure ou d'une installation multimodale peut présenter de graves dangers pour la sécurité des populations, la salubrité et la santé publiques, du fait du stationnement, chargement ou déchargement de véhicules ou d'engins de transport contenant des matières dangereuses.

Les modalités d'application sont à déterminer par décret en conseil d'Etat.

Nous souhaitons que le Conseil général des mines, le Conseil général des ponts et chaussées, et l'Inspection générale de l'environnement, dans la continuité de la mission menée en février et mars 2003 sur la prévention des risques liés au transport de matières dangereuses, poursuive et complète ses précédents travaux afin de définir les mesures réglementaires appelées par la loi du 30 juillet 2003.

Ces propositions devront tenir compte des particularités de chacun des modes de transport, tout en veillant particulièrement à développer une approche aussi homogène que possible, de manière à éviter de créer un déséquilibre dans l'appréciation du risque au sein d'un mode ou entre les modes et d'induire des reports de risque.

Nous souhaitons que la mission s'attache en particulier à examiner les points suivants, en liaison avec les administrations et les professionnels concernés :

- préciser la définition des sites, publics ou éventuellement privés, qui seront soumis à études de dangers, et les seuils à prendre en compte. Vous pourrez à cette occasion proposer une interprétation de la notion de stationnement au sens de la loi ;
- identifier, au sein des réglementations relatives au transport, notamment les codes, les ~~meilleures~~ supports juridiques pour accueillir les décrets d'application ;

- examiner les procédures administratives dans le cadre desquelles l'article 6 de la loi n°2003-699 sera mis en œuvre ainsi que le rôle des services de l'Etat chargés de l'instruction des procédures et du contrôle du respect de la réglementation;
- définir la relation entre les études de dangers et les dispositions législatives et réglementaires relatives aux plans d'urgence et à l'information du public sur les risques majeurs.

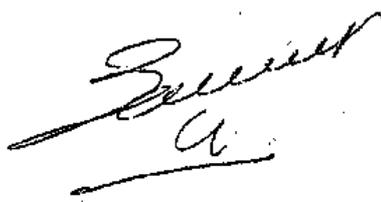
S'agissant des ouvrages portuaires, vous devrez établir si les études de dangers des ports de commerce établies conformément au règlement pour le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes répondent d'ores et déjà à l'exigence légale ou si elles nécessitent des compléments, à déterminer, pour s'y conformer.

Un examen de la situation des différents types de ports (ports autonomes, d'intérêt national et décentralisés) au regard de cette problématique pourra utilement être effectué, en recherchant un objectif de non-distorsion de concurrence entre places portuaires.

Une attention particulière sera portée par la mission à la question du stationnement des véhicules routiers de transport de marchandises dangereuses, d'une part sur la voie publique, en étudiant notamment l'opportunité de compléter les dispositions existantes qui y sont applicables en matière de stationnement des véhicules, et d'autre part sur d'éventuelles aires protégées, publiques ou privées, en particulier sur les parcours routiers, au sein d'entreprises ou à proximité d'installations portuaires. La question du financement, du contrôle et de l'exploitation des aires de stationnement sera abordée.

Sur toutes ces questions, des éléments de comparaison avec les politiques menées chez nos partenaires européens viendraient utilement éclairer vos réflexions et propositions.

La mission veillera à développer ses travaux à partir de cas concrets particuliers, choisis pour leur représentativité et correspondant à la diversité des situations existantes, tant en termes de volume d'activité que de statut juridique (domaine public de l'Etat, des collectivités locales, etc...). Son rapport devra être rendu d'ici le 31 juillet 2004.



Roselyne BACHELOT-NARQUIN



Gilles de ROBIEN

ANNEXE 1

Aires de stationnement de poids lourds offrant plus de 150 places de stationnement

Origine : SETRA pour le réseau non concédé

Mission de contrôle des autoroutes pour le réseau concédé

Date : Janvier 2005

Désignation	Total places poids lourds	Type de service	Localisation	Observation	Statut
Centre routier de Barbezieux	580	Centre routier	Charente	Station ELF, agrandissement en cours	réseau non concédé hors domaine
Autoport Ile Napoléon	510	Station service + restaurant +	Haut-Rhin		réseau non concédé hors domaine
Centre routier	425		Allier		réseau non concédé hors domaine
Rieu Sec	361	Aire de service Autoroute	A43 sud		réseau concédé STRF
Centre routier Poitiers Nord	330	Station service + restaurant	Vienne		réseau non concédé hors domaine
Centre routier Limoges	320	Arcotel	Haute Vienne	Ajouter 100 places aux abords	réseau non concédé hors domaine public routier
Boulevards Sud Tarbes	300	Centre routier	Haute Pyrénées		réseau non concédé hors domaine
"Chez Béatrice"	290		Allier		réseau non concédé hors domaine
"Le relais des minières"	280	Station service + restaurant	Vienne	Euroroutier	réseau non concédé hors domaine
"4 pentes"	255	Restaurant	Marne		réseau non concédé hors domaine

Coquelles/parking duty free	246	Centre Commercial	Pas-de-Calais		réseau non concédé hors domaine
Centre routier des Maisons Blanches	244	Station service	Deux-Sèvres	Communauté de Communes	réseau non concédé hors domaine
Vemars	241	Aire de service Autoroute	A1 Ouest	dont 15 places gardiennées et payantes	réseau concédé SANEF
Le "Bardeff" et "Chez Patricia"	234	Sation service	Morbihan		réseau non concédé hors domaine public routier
Beaune Merceuil	204	Aire de service	A6 Est		réseau concédé SAPRR
Zone Eurocentre	200	Aire de service	Haute Garonne		réseau non concédé hors domaine
Langres	186	Aire de service	A31 Est		réseau concédé SAPRR
Beaune Tailly	183	Aire de service	A6 Ouest		réseau concédé SAPRR
"L'air Marin"	180	Restaurant	Charente-Maritime		réseau non concédé hors domaine
Ressons	166'	Aire de service	A1 Est		réseau concédé SANEF
Roussillon	158	Aire de service	A7 Ouest		réseau concédé ASF
Assevillers	157	Aire de service	A1 Est		réseau concédé SANEF
Langres Noidant	154	Aire de service	A31 Ouest		réseau concédé SAPRR

Fetoy	152	Restaurant	Seine et Marne		réseau non concédé hors domaine
Marolles	152	Restaurant	Eure et Loire		réseau non concédé hors domaine public routier

Annexe 2

Préconisations du SPIRAL pour les aires de service routières du Grand Lyon

- Principes d'aménagement de sécurité

Les aires de services sur autoroutes disposent d'une localisation du stationnement spécifique aux PL.

Ce secteur de stationnement PL qui accueille les TMD doit, pour prendre en compte le risque lié aux matières dangereuses et sans préjuger du respect de la réglementation ADR, satisfaire aux principes d'aménagements suivants :

I - Organisation du stationnement

- Parmi les emplacements spécifiques aux PL, un nombre de places au moins égal à 5 % de la capacité d'accueil PL sera réservé aux TMD.

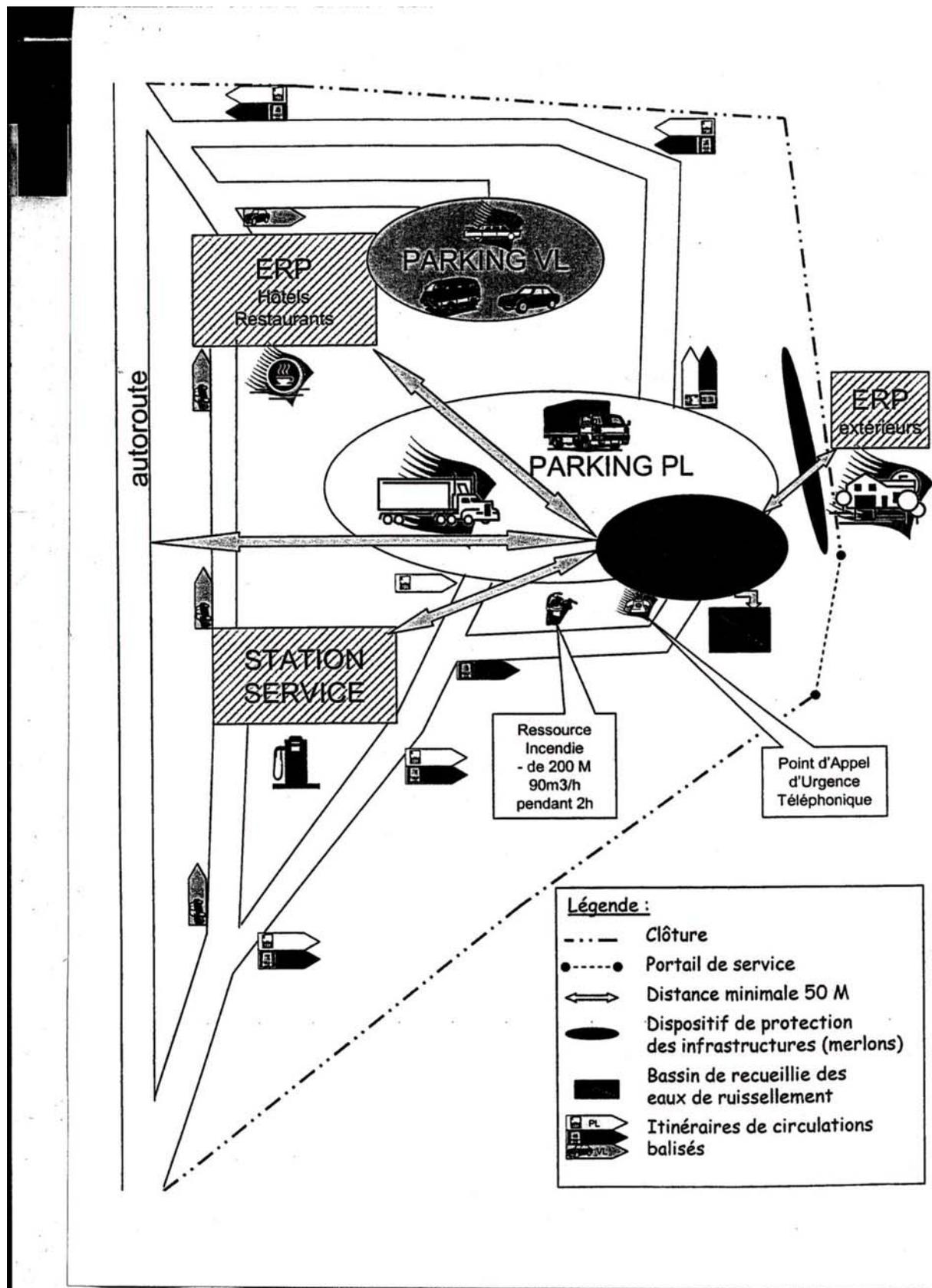
Le lieu de stationnement des TMD sera défini en considérant la distance la plus importante de la voie autoroutière et des lieux les plus fréquentés de l'aire de service, mais aussi son éloignement de toute habitation, voire établissement recevant du public, situé en dehors du domaine autoroutier. Ces distances, au moins égales à 50 mètres, seront appréciées en fonction de la configuration du terrain et des aménagements de protection spécifiques (par exemple des merlons).

- Cet espace TMD sera, si possible, desservi par un itinéraire identifié PL-TMD qui ne traverse pas la zone de l'aire de services la plus fréquentée par le public.
- Ce lieu de stationnement TMD sera situé près d'un portail de service pour permettre, en tant que de besoin, la sortie rapide et sans manoeuvre de l'aire de service, comme l'arrivée d'éventuels moyens de secours.

II - Equipements recommandés

- Le lieu de stationnement des TMD sera jalonné par des panneaux pour guider et recommander exclusivement le stationnement des marchandises dangereuses.
- Le sol du lieu de stationnement des TMD devra être réalisé de façon à pouvoir recueillir les eaux de lavage, les eaux d'extinction et les produits répandus accidentellement. Sa conception s'opposera au ruissellement au-delà du lieu de stationnement TMD.
- Une ressource en eau de 90 m³/h pendant 2 h devra être disponible à moins de 200 m du lieu de stationnement TMD.
- Une borne d'appel d'urgence sera située et signalée à proximité des **places de** stationnement TMD.

Le schéma ci-joint illustre ces principes d'aménagement de sécurité.



- Légende :**
- - - - Clôture
 - - - - ● Portail de service
 - ↔ Distance minimale 50 M
 - Dispositif de protection des infrastructures (merlons)
 - Bassin de recueille des eaux de ruissellement
 - PL Itinéraires de circulations balisés
 - VL

Annexe 3

GARES FERROVIAIRES

TRIAGE

Noms des sites	Régions SNCF
Tergnier	Amiens
Hourcade	Bordeaux
Clermont-Ferrand - Les Gravanches	Clermont-Ferrand
Perrigny (Dijon)	Dijon
Gevrey	Dijon
Lille-Délivrance (en cours de suppression)	Lille
Somain	Lille
Sibelin	Lyon
Vénissieux	Lyon
Woippy	Metz-Nancy
Metz-Sablon	Metz-Nancy
Miramas	Marseille
Drancy-Le Bourget	Paris-Nord
Villeneuve-Saint-Georges	Paris-Sud-Est
Sotteville	Rouen
Chalons-en-Champagne	Reims
Hausbergen	Strasbourg
Mulhouse-Nord	Strasbourg
Saint-Jory	Toulouse
Saint-Pierre-des-Corps	Tours

EXPEDITION

Noms des sites	Régions SNCF
Lacq	Bordeaux
Artix	Bordeaux
Zones portuaires ACM *	Marseille
Martigues	Marseille
Le Havre	Rouen
Gravenchon	Rouen

* ACM = Arenc - Canet - Mourefiane

Annexe 4

Les ports retenus dans ces listes sont ceux pour lesquels le trafic de marchandises dangereuses est estimé supérieur à 200 kilotonnes.

En gras sont indiqués ceux pour lesquels le trafic est supérieur à 800 kilotonnes.

PORTS MARITIMES

Dunkerque

Boulogne/Mer

Le Havre

Rouen

Saint-Malo

Nantes St Nazaire

La Rochelle

Rochefort

Bordeaux

Bayonne

Sète

Marseille

PORTS INTERIEURS

(mode fluvial)

Dunkerque

Strasbourg

Mulhouse-Ottmarsheim

Huningue

Mulhouse

Lavera

Fos

Feyzin

Saint-Fons

Lyon

Le Havre

Gonfreville l'Orcher

Notre-Dame de Gravenchon