



XIV^e Conseil d'orientation

Fiche 1B

Thème Risques

Le risque Transports de Matières Dangereuses

Etat des lieux

Au fur et à mesure que la réglementation et la connaissance se sont développées en matière de risques technologiques dans les sites industriels, **s'est posée la question de la maîtrise du risque une fois les produits dangereux passés l'enceinte de l'installation réglementée.**

Bien entendu, le transport de matières dangereuses a depuis longtemps été identifié comme source mobile de risques et de ce fait est soumis à une réglementation spécifique stricte et heureusement jusqu'à ce jour, les accidents graves de TMD sont restés peu nombreux en France. Néanmoins, le trafic ne cesse d'augmenter, sous de multiples influences : développement des capacités de transport, élargissement des zones de chalandise, spécialisation et concentration des sites pour augmenter la rentabilité, production en flux tendu pour limiter les stocks sources de risques et d'immobilisation des ressources financières, etc. Le trafic augmentant, la probabilité d'un incident ou accident augmente également.

A plusieurs reprises, les membres du SPPPI ont manifesté leur préoccupation lors de présentations d'exemples de réduction du risque à la source dans des sites industriels, dès lors que la diminution d'une capacité de stockage entraînait un accroissement des rotations des capacités mobiles pour alimenter le site.

La maîtrise du risque technologique doit donc être menée de la manière la plus intégrée possible, c'est-à-dire partout où le risque existe, qu'il s'agisse d'une installation dangereuse, de containers mobiles sur wagon, camion, bateau ou de transport par pipelines. Ceci est d'autant plus vrai en Haute-Normandie, région qui par ses ports, ses importantes zones industrielles, ses raffineries, ses centrales de production d'électricité, et sa position géographique entre l'ouest et le nord et entre le bassin parisien et la mer, est une région de transit et de fort trafic de matières dangereuses diverses.

Les actions en cours

Sur le plan de la gestion des accidents, il convient de signaler le lancement en juin 2004 par l'UIC Normandie, du **pôle régional TRANSAID**. TRANSAID est une convention d'assistance en cas d'accident de TMD passée entre le ministère chargé de l'industrie et l'Union des industries chimiques en 1992. En 2001, l'organisation de TRANSAID a évolué vers une régionalisation, par la mise en place de centres régionaux TRANSAID.

La réglementation du transport de matières dangereuses a très récemment évolué puisque les infrastructures importantes de transports (gares de triage, ports, gares routières...) doivent réaliser une étude de dangers semblable à celle existant pour les installations fixes. Les préfets pourront prendre des mesures de police spécifiques pour réduire le risque.

Pour ce qui concerne les interactions avec les installations fixes, la directive Seveso 2 a ainsi imposé que soient pris en compte dans les études de dangers les appontements et autres zones de chargement/déchargement connexes aux installations à hauts risques. Il s'agit de nœuds dans le trafic des matières dangereuses, où la quantité de produits en attente ou en mouvement, et parfois leur diversité présentent un potentiel de dangers significatif. Cette obligation réglementaire est en application depuis la transposition de la directive Seveso 2 en droit français par l'arrêté du 10 mai 2000. En Haute-Normandie, la première révision quinquennale des études de dangers qui a débuté en février 2001 est l'occasion de faire réaliser par les exploitants des études de dangers spécifiques ou prenant en compte ces zones de transit des matières dangereuses.

La réglementation relative aux canalisations de transport de matières dangereuses, particulièrement nombreuses en Haute-Normandie, a récemment évolué. L'équivalent d'une étude de dangers, reposant sur une méthodologie convergente, doit être réalisé. Ceci conduira à d'éventuelles mesures de maîtrise de l'urbanisation.

Les dernières années ont donc vu la **convergence progressive** des outils d'évaluation et de maîtrise des risques autour des concepts classiquement utilisés pour les installations fixes. Ces avancées réglementaires

.../...

ne permettent toutefois pas encore d'embrasser toute la problématique TMD, notamment pour ce qui concerne les potentiels de dangers mobiles et disséminés.

Fort de ce constat, une étude préliminaire a été menée, dans le cadre du SPPPI, pour la zone industrialo-portuaire havraise. La maîtrise d'ouvrage a été assurée par l'Etat (DRIRE, DRE et DDE), la communauté d'agglomération du Havre, le port autonome du Havre et la chambre de commerce et d'industrie du Havre. L'étude a été réalisée par l'institut européen des risques (IER) et le CETE Normandie-Centre.

Le rapport final rassemble une analyse des textes réglementaires liés aux TMD, une description du contexte havrais, le retour d'expérience et la capitalisation des bonnes pratiques dans les autres régions françaises et à l'étranger. Ce rapport propose également des orientations et recommandations pour une étude territoriale de nature à permettre la caractérisation du risque TMD sur le territoire havrais, l'identification de mesures efficaces de réduction de ce risque (réglementation de la circulation et plans de circulation, maîtrise de l'urbanisation, plans de stationnement, ...).

Propositions d'orientations

Fort des conclusions de l'étude menée dans le cadre du SPPPI, il est proposé que soit constitué un groupe de travail permanent, au sein du SPPPI pour traiter des problématiques de transport de matières dangereuses, en premier lieu dans la zone havraise.

Ce groupe de travail réunissant les services de l'Etat compétent (DRIRE, DRE / DDE), les élus concernés (CODAH, communauté de commune de Saint-Romain de Colbosc...), les aménageurs (port autonome du Havre...) et le monde économique (CCI du Havre) sera notamment appuyé par l'institut européen des risques, membre du SPPPI et spécialement impliqué dans ces problématiques.

Ce groupe aura pour première mission de développer la structuration, la valorisation et la diffusion des savoir-faire et des connaissances collectés par les membres du groupe de travail. Dans cette perspective, le groupe de travail étudiera les moyens disponibles, notamment ceux proposés par l'IER via son centre de ressources sur Internet.

Au delà de l'échange d'informations, ce groupe étudiera puis décidera de la mise en œuvre progressive de préconisations de l'étude préliminaire. Ce faisant, il s'assurera de la cohérence de son action avec les obligations réglementaires pesant sur les gestionnaires d'infrastructures.

Dans un second temps, ce groupe coordonnera la mise en œuvre d'actions comparables dans les autres agglomérations de la région.

Ce groupe de travail rendra compte régulièrement à la commission risques du SPPPI.