

n° 005038-01

Mars 2007

## RAPPORT

### **SUR « L'ORGANISATION DE L'INSTRUCTION DES ÉTUDES DE DANGER DES OUVRAGES D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT (MATIÈRES DANGEREUSES) »**





# CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Mission n°005038-01

## RAPPORT

Sur « l'organisation de l'instruction des études de danger des ouvrages  
d'infrastructure de transport (matières dangereuses ) »

---

établi par

Marc d'AUBREBY  
Ingénieur général des Ponts et Chaussées

Gérard DELACROIX  
Ingénieur général des Ponts et Chaussées

---

Mars 2007

*Diffusion voir en dernière page*



## Sommaire

Résumé du rapport	page 3
1-Introduction et contenu de la mission	page 5
2-La réglementation du transport de matières dangereuses	page 6
3- Le projet de décret	page 6
4-Les rôles du service instructeur	page 7
5-Quel dispositif adopter	page 8
6-Réglementation de police, prescriptions	page 9
7-Choix du service instructeur	page 10
8-Organisation des services du MTETM pour instruire les études de danger	page 11
9-Evaluation en ETP du temps de travail des agents	page 12
10-Responsabilité des différents intervenants	page 13
11-Conclusion	page 14
Annexe : Lettre de mission	page 15
Liste de diffusion	page 19



## Résumé du rapport

La loi N°2003-699 du 30 juillet 2003 dite loi « risques » impose aux maîtres d'ouvrages et aux exploitants des infrastructures de transport où stationnent, sont chargés ou déchargés, des matières dangereuses, d'établir une étude de danger. Les seuils actuellement envisagés conduisent à dénombrer une quarantaine de sites concernés par cette procédure.

Les services du Secrétariat général et de la Mission des matières dangereuses de la Direction générale de la mer et des transports ont mis en place un groupe de travail chargé d'établir les critères techniques et méthodologiques auxquels devront répondre ces études.

Ils envisagent l'organisation suivante pour l'analyse de ces études de danger après leur transmission aux préfets :

- pilotage du dispositif par la Mission des matières dangereuses
- désignation de la direction départementale de l'équipement comme garante de la cohérence d'ensemble de l'analyse en liaison avec les autres services déconcentrés, et comme interlocutrice du préfet
- constitution d'une, (ou plusieurs) équipe-ressource du réseau scientifique et technique venant en appui de la direction départementale de l'équipement

Il apparaît essentiel que l'accent soit mis sur une vision dynamique de la chaîne de transport, plutôt que sur une vision statique du seul site de stationnement. A ce titre, il convient de privilégier l'approche relative aux règles d'exploitation de l'infrastructure et de son utilisation.

Le schéma d'organisation envisagé nous apparaît donc pertinent en raison de la bonne connaissance du contexte local détenu par les DDE, ainsi que de leurs relations suivies avec les autres services déconcentrés du ministère chargé des transports, et le réseau scientifique et technique. Il devrait permettre une analyse exhaustive et de bonne qualité des études de danger transmises aux préfets, ainsi que la mise au point éventuelle de nouvelles règles d'exploitation lorsqu'elles relèvent de la compétence du préfet. La mission propose donc de retenir ce schéma.

Le nombre limité de sites actuellement concernés par l'établissement d'une étude de danger nous conduit à proposer la mise en place d'une seule équipe-ressource, et à préconiser, compte tenu des moyens et des compétences réunies au sein du SETRA et du CETE de Lyon, de la constituer autour de ces deux entités du réseau scientifique et technique.

Le pilotage du dispositif par la Mission des matières dangereuses avec l'appui de l'INERIS semble effectivement indispensable pour mettre au point la méthodologie, veiller à ce qu'elle soit uniformément appliquée et assurer aussi le retour d'expérience. Elle devra s'appuyer sur l'expérience d'ores et déjà réunie dans certaines installations portuaires et au centre d'études des tunnels.

La mission appelle enfin l'attention du Secrétaire général et du Directeur général de la mer et des transports sur la nécessité de mobiliser les financements propres à engager rapidement les études recensant par région les flux de transport des matières dangereuses.



## 1-Introduction et contenu de la mission

La loi N° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la « prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages, dite loi « risques », votée après l'accident d'AZF, impose aux maîtres d'ouvrage et aux exploitants des infrastructures de transport où stationnent, sont chargées ou déchargées, des matières dangereuses, d'établir une étude de danger.

Cette loi du 30 juillet 2003 a en effet inséré après l'article L551-1 du code de l'environnement, l'article L551-2 ainsi rédigé :

« 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, 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..... »

S'agissant d'infrastructures de transport qui relèvent du champ d'intervention du Ministère des Transports de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, son Secrétaire Général et son Directeur Général de la mer et des transports ont demandé au Conseil Général des Ponts et Chaussées d'examiner l'organisation à mettre en place en vue d'instruire pour le compte du Préfet ces études de dangers.

Le décret d'application visant à définir le contenu de ces études de dangers ainsi que les matières et les catégories d'ouvrages concernées est en cours d'examen au Conseil d'Etat.

Ce projet de décret prévoit notamment que la définition des critères techniques et méthodologiques à prendre en compte soit stipulée par arrêté.

Les premières réflexions menées par les services du secrétariat général du ministère des Transports de l'Équipement du Tourisme et de la Mer, en liaison avec la mission des matières dangereuses de la Direction générale de la mer et des transports ont conduit à une proposition d'organisation des services du ministère articulée en deux phases concernant :

- En amont : la mise au point de la démarche méthodologique
- En aval : l'instruction proprement dite des dossiers

Le Secrétaire général et le Directeur général de la mer et des transports ont sollicité l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées sur la pertinence du schéma d'organisation proposé, sur les modalités concrètes du déroulement de l'instruction des études de danger, et ont demandé par ailleurs une estimation en Equivalents Temps Plein du temps de travail annuel des agents qui seraient chargés de l'instruction de ces dossiers.

## 2-La réglementation du transport de matières dangereuses

« Une matière dangereuse est une substance qui par ses propriétés physiques ou chimiques, ou bien par la nature des réactions qu'elle est susceptible de mettre en œuvre, peut présenter un danger grave pour l'homme, les biens ou l'environnement. Elle peut être inflammable, toxique, explosive, corrosive ou radioactive ».

Ces matières composent de très nombreux produits aussi bien de consommation finale (liquides inflammables notamment) que pour l'industrie. La place des industries pétrolière, chimique et pharmaceutique françaises en Europe et dans le monde implique que la réglementation de leur transport a toujours fait l'objet en France d'une grande vigilance.

Cette réglementation est pour l'essentiel internationale, au niveau du continent européen et sous l'égide de l'ONU pour la route et les voies navigables (ADR pour les transports routiers, ADNOR pour les transports fluviaux), au niveau de l'Europe continentale pour le rail (RID établi sous l'égide de l'Organisation du Transport International Ferroviaire), voire au niveau mondial, sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale pour le transport par mer ou de l'OACI pour l'aérien ; elle est ensuite retranscrite en droit interne rendant applicable les directives issues de ces organisations internationales.

Cette réglementation est en outre complétée par le règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes, compte tenu de leur rôle d'interface entre les différents modes de transport.

Ces réglementations mettent notamment l'accent sur l'information, sur la résistance des contenants et emballages, les quantités maximales admissibles simultanément, et sur la formation des acteurs du transport de matières dangereuses.

## 3-Le projet de décret

Le projet de décret pour l'application de l'article L551-2 du code de l'environnement définit le contenu et l'objectif des études de danger en s'inspirant des termes utilisés dans l'article L512-1 relatif aux études de danger propres aux installations classées, mais évidemment sans viser explicitement ce dernier article puisque ces études ne sont pas établies dans le cadre de demandes d'autorisations et ont un caractère essentiellement probabiliste.

Il précise clairement que l'étude ne prend en compte que les matières dangereuses « potentiellement présentes dans l'ouvrage considéré » et fait ainsi la différence avec une installation classée en raison du caractère aléatoire de la nature et des quantités présentes simultanément sur le site.

Pour des matières très dangereuses dont la présence est avérée dans l'ouvrage concerné, une analyse de risques fondée sur des scénarios-types doit être effectuée.

Le ministre, peut par arrêté préciser les critères techniques et méthodologiques à prendre en compte en les adaptant le cas échéant à chaque catégorie d'ouvrages.

Les seuils au-delà desquels une étude de danger devra être établie sont les suivants :

- aires de stationnement : plus de 150 poids lourds
- gares de triage : plus de 50 wagons en moyenne de matières dangereuses
- ports maritimes : trafic total de marchandises supérieur à 4MT /an
- ports intérieurs : trafic total de marchandises supérieur à 8000 tonnes/an

Ces seuils qui n'ont, à l'exception du «ferroviaire», pas de rapport direct avec la présence effective de matières dangereuses, conduisent à dénombrer une quarantaine d'infrastructures concernées par cette procédure.

Enfin, l'article 5 du projet de décret permet au préfet de soumettre à étude de danger, après consultation de la Commission interministérielle du transport des matières dangereuses, une infrastructure dont la capacité serait inférieure aux seuils requis mais qui présenterait un danger particulier.

Il convient de souligner que cet article ne doit pas être utilisé pour définir des seuils plus bas que ceux visés précédemment, mais pour couvrir quelques cas de concentration spécifique de transports de matières dangereuses, notamment en amont d'ouvrages justifiant d'une organisation spécifique, à des horaires déterminés, du transit de matières dangereuses (transit sous escorte notamment).

A la différence des installations classées soumises à autorisations, ni la loi, ni en conséquence le projet de décret, ne prévoient l'édition de prescriptions par l'autorité administrative destinataire des études de danger.

## 4-Les rôles du service instructeur

Le service instructeur devra :

- a) déterminer les sites répondant aux critères définis par le décret et les arrêtés subséquents;
- b) identifier les sites qui seraient en dessous des seuils fixés mais qui présenteraient un danger particulier nécessitant l'application de l'article 5, et donc soumis à l'obligation de produire une étude de danger. Quel que soit le service instructeur désigné, cette recherche serait à effectuer en coordination avec la direction régionale de l'Équipement et le Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) à partir d'études de flux des matières dangereuses;
- c) susciter la désignation d'un maître d'ouvrage de l'étude quand il est illusoire de se fonder sur l'exploitant en titre (cas des chaînes d'hôtels, des restaurants routiers, voire de certains centres routiers d'agglomérations n'ayant plus d'exploitant réellement défini);
- d) faire le point sur l'état d'avancement des études pour que les délais soient respectés et faire en sorte que pour les installations existantes, tous les dossiers ne soient pas en

même temps soumis à l’instruction à l’issue de la période de trois ans suivant la publication du décret;

e) accuser réception des études et examiner leur crédibilité sur le plan des trafics (avec la direction régionale de l’Équipement) , du danger et des risques (avec la direction régionale de l’industrie, de la recherche et de l’environnement)

f) instruire le cas échéant les mesures d’exploitation proposées pour diminuer le danger, notamment quand elles ne relèvent pas de l’exploitant de l’aire (mesures de régulation de trafic, y compris pour le ferroviaire avec la problématique des nouveaux entrants);

g) examiner les dérogations éventuellement sollicitées aux conditions de stationnement prévues par les arrêtés ADR, RID ou ADNR;

h) instruire les mesures de police (directes ou par substitution) que pourrait envisager le préfet;

i) examiner les éventuels effets pervers que pourraient entraîner certaines mesures envisagées (dispersion sur des sites plus petits et encore moins bien adaptés ; orientation du trafic de matières dangereuses vers le réseau des routes ordinaires)

j) proposer le plan de communication de l’étude de danger destiné aux maires en vue d’informer les populations.

k) participer à la mise en cohérence des plans particuliers de sauvegarde et à l’élaboration du plan particulier d’intervention à prévoir au vu de l’étude de danger.

## 5-Quel dispositif adopter

Les différentes catégories d’infrastructures nécessiteront une méthodologie prenant en compte leur spécificité .

En effet, pour les mêmes matières, les quantités transportées sont fondamentalement différentes en camion, train, péniche ou navire. Les conséquences, et donc les mesures à prendre en cas d’accident le seraient aussi.

Les différentes natures de matières transportées devront également faire l’objet de recensements et d’études les plus précises possibles, de manière à ce que les analyses de risques et les scénarios envisagés correspondent le mieux possible à la réalité des sites. Il conviendrait à ce titre que la Mission matières dangereuses d'une part saisisse chaque direction régionale de l’Équipement en vue de l’établissement, lorsque cela n’a pas été déjà fait, d’une étude à réaliser en association avec les CETE sur les flux de transport de matières dangereuses dans leur régions, d'autre part veille à ce que les crédits correspondants soient bien mis en place.

L'aspect probabiliste a d'ors et déjà été approfondi par le Centre d'Etudes des Tunnels, dans le cadre de la méthodologie mise au point pour les études de danger propres à ces ouvrages qui pourra utilement servir de référence.

Les études réalisées par les principaux ports maritimes pourront également utilement servir de référence.

La question se pose alors de savoir si l'on doit mettre en place un seul dispositif pour tous les modes de transports, ou au contraire, envisager un dispositif par mode.

Le nombre relativement restreint de sites concernés conduirait, dans l'hypothèse où chaque mode de transport disposerait de son propre dispositif d'instruction, à disperser l'effort de formation des personnels. Par ailleurs, la coordination entre les différents modes de transports serait dans ce cas moins bien assurée.

### **L'adoption d'un dispositif unique nous apparaît donc préférable.**

Le service instructeur, service placé sous l'autorité du préfet de département destinataire des études de danger, ne rassemblera évidemment pas l'ensemble des compétences requises en termes d'analyses de flux de transport, de conditions d'exploitation des infrastructures, et de connaissances des risques inhérents à chaque type de matière dangereuse; il devra donc pouvoir s'appuyer sur une équipe-ressource constituée à partir du **SETRA** (Direction d'Etudes Organisation des transports et intermodalité), et **d'un CETE**.

### **Une seule équipe-ressource nous semble suffisante pour traiter la quarantaine de sites actuellement concernés.**

Cette équipe ressource devra elle-même être à même de mobiliser les expertises plus approfondies éventuellement nécessaires, soit auprès des organismes scientifiques et techniques, voire de contrôle, du ministère chargé des transports pour ce qui concerne les trafics et les conditions d'exploitation, soit auprès de l'INERIS en ce qui concerne le comportement des matières dangereuses.

## **6-Réglementation de police, prescriptions**

La loi (nouvel article L551-2 du code de l'environnement) prescrit des études de danger, mais ne soumet pas les sites correspondants à un quelconque régime d'autorisation ou de déclaration ; le législateur a donc exclu que ces sites soient soumis à une réglementation du type de celle en vigueur pour les installations classées, et ni la loi, ni le décret ne donnent aux préfets le pouvoir d'édicter des prescriptions aux maîtres d'ouvrages ou aux exploitants des infrastructures correspondantes.

Suivant l'infrastructure en cause, le rôle du préfet, donc du service instructeur, sera sensiblement différent:

- Pour les ports maritimes et fluviaux, ainsi que pour les aires de stationnement routières, relevant de l'Etat, qu'ils fassent l'objet ou non de concession, la police de l'exploitation relève de la compétence du préfet de département. A ce titre, le service instructeur proposera au préfet les éventuelles adaptations de la réglementation de police spécifique à l'infrastructure concernée, en fonction des éléments apparaissant dans l'étude de danger. Il soumettra le cas

échéant à l'administration centrale concernée les éventuels investissements complémentaires qui lui paraîtraient souhaitables pour rendre moins restrictives certaines conditions d'exploitation.

- Lorsque l'infrastructure (port maritime ou fluvial, ou aire de stationnement routière) relève de la compétence d'une collectivité locale, en application du principe constitutionnel de libre administration des collectivités locales, le préfet ne pourra édicter aucune prescription. Le service instructeur pourra toutefois utilement indiquer aux services techniques de la collectivité concernée les mesures de police qu'il aurait été amené à proposer au préfet dans un cas similaire relevant de l'Etat.

- Pour les gares de triage, les règles d'exploitation du réseau relèvent de la documentation technique du gestionnaire d'infrastructure qui s'imposent aux exploitants, règles soumises au contrôle de l'établissement public de sécurité ferroviaire qui peut demander au gestionnaire de l'infrastructure de modifier ou retirer un texte qu'il jugerait contraire à la sécurité. Si le service instructeur de l'étude de danger considérait donc que les règles d'exploitation s'avéraient insuffisantes, il lui appartiendrait donc d'examiner avec l'administration centrale les conditions de saisines de l'établissement public de sécurité ferroviaire du cas d'espèce.

## 7- Choix du service instructeur

Au cours des échanges qui ont eu lieu entre le ministère de l'Ecologie et du Développement Durable et le ministère des Transports de l'Equipement du Tourisme et de la Mer, la question s'est posée de savoir qui, de ces deux ministères, piloterait l'instruction de ces dossiers. Le premier souhaitant les piloter avec les DRIRE, et le second avec les DDE.

Des contacts pris avec le ministère de l'écologie, il est apparu que le service de l'environnement industriel souhaitait une instruction strictement parallèle à celle mise en place pour les installations classées avec notamment l'édition systématique de prescriptions propres au site concerné.

Cette approche ne nous apparaît pas conforme aux termes de la loi, et présente surtout une vision statique de la problématique alors que la minimisation des risques potentiels suppose une approche beaucoup plus dynamique mettant l'accent sur la chaîne de transport. Rien ne sert en effet d'interdire le stationnement d'une marchandise dangereuse à un endroit déterminé, si cela a pour conséquence de l'obliger à stationner à un autre endroit où le risque potentiel est encore plus grand. L'accent doit donc être résolument mis sur les règles d'exploitation à mettre en place, relevant plutôt des compétences des services déconcentrés du ministère chargé des transports, plutôt que sur une sécurisation statique du site concerné.

Les rôles et les tâches à accomplir tels qu'ils sont précisés au chapitre 3) précédent mettent en jeu des compétences qui existent, pour l'une d'entre elles dans les DRIRE (connaissance des matières et produits dangereux), et pour les toutes les autres dans les DDE épaulées par les DRE, les CETE, ou d'autres services centraux comme le SETRA.

Il nous semble, pour ces seules raisons, plus pertinent que le pilotage de l'instruction des dossiers d'étude de danger soit assuré par les DDE, d'autant que la principale problématique sera non pas de définir des prescriptions, au sens des prescriptions édictées dans le cadre des autorisations des établissements classés, mais de définir des règlements d'exploitation, tâches pour lesquelles les préfets s'adressent d'ores et déjà aux DDE.

Il nous paraît par contre indispensable que les DRIRE soient associées à ce travail d'instruction pour que les compétences des services déconcentrés de l'Etat puissent se compléter dans l'intérêt d'une gestion optimale de ces dossiers.

## 8-Organisation des services du MTETM pour instruire les études de danger

Le schéma d'organisation esquissé par les services du Secrétariat Général et la Mission des matières dangereuses distingue les deux phases suivantes :

- la phase amont qui consiste à définir la méthodologie à suivre pour l'établissement des études de danger;

- la phase aval relative à l'instruction proprement dite des dossiers et la mobilisation des moyens à envisager pour y parvenir.

### **La phase amont :**

Pour définir les critères techniques et méthodologiques à prendre en compte dans les études de danger, un groupe de travail piloté par la Mission matières dangereuses, avec l'appui du Secrétariat général, et composé de nombreux services centraux du ministère de l'Équipement tels que la Direction des Affaires Économiques et Internationales, le Service de Défense et de Sécurité, la Direction de la Recherche et des affaires Scientifiques et Techniques, la Direction Générale des Routes, la Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction, a été constitué.

Quel que soit le mode de transport et donc le type d'infrastructure concerné, la réalisation d'une étude de danger devra suivre les étapes suivantes :

- Collecte des données d'entrées : ensemble des informations nécessaires et suffisantes pour permettre de réaliser l'analyse de risques.

- Caractérisation du danger : identification des éléments vulnérables présents sur et hors de l'infrastructure étudiée.

- Conséquences sur les personnes, les biens, les activités et l'environnement menacées par ce danger.

- Analyse de risques : effectuée à partir des matières dangereuses potentiellement présentes et des scénarios associés.

- Caractérisation des accidents potentiels : s'appuyer sur le retour d'expérience pour permettre l'évaluation des menaces.

- Mesures propres à limiter le risque de déclenchement d'un accident ou d'en réduire ses effets s'il devait néanmoins intervenir.

La méthodologie et les guides qui suivront devront bien sûr s'inspirer de ceux mis au point pour un certain nombre d'installations portuaires et plus récemment pour les tunnels.

Ce groupe de travail pourrait donc utilement s'adjoindre les compétences du Centre d'Etudes des Tunnels qui a traité des sujets analogues à propos des tunnels, et de l'INERIS qui est intervenu lors de la mise au point des études de danger des installations fixes.

### **La phase aval**

Le schéma résultant des premières réflexions concernant l'organisation des services du ministère pour instruire les études de danger propose :

- le pilotage du dispositif par la Mission des matières dangereuses
- la désignation de la direction départementale de l'équipement comme garante de la cohérence d'ensemble de l'analyse en liaison avec les autres services déconcentrés, et comme interlocutrice du préfet.
- la constitution d'une (ou plusieurs) équipe-ressource du réseau scientifique et technique venant en appui de la direction départementale de l'équipement.

Nous avons pour tester cette proposition, rencontré en présence de leurs collaborateurs :

- le chef de la Mission des Matières Dangereuses ainsi que son adjoint
- le directeur régional de l'équipement Rhône Alpe, et le directeur délégué du Rhône
- le directeur du CETE de Lyon
- le directeur régional de l'équipement du Nord, et le directeur délégué du Nord
- le directeur du CETE de Lille
- le directeur interdépartemental des routes du Nord
- le DDE d'Eure et Loire
- la directrice adjointe et un chargé d'études de la Direction « d'études Organisation des transports et intermodalité » du SETRA.

Il ressort de ces entretiens et de ceux que nous avons eus par ailleurs avec le chef du Service du Pilotage des Services et de la Modernisation et la chargée de mission au sein du SPSM, que le schéma d'organisation proposé est dans son principe satisfaisant et permettrait sans grandes difficultés de répondre à cette nouvelle mission confiée au ministère de l'Equipement.

**Nous proposons, compte tenu des compétences et des moyens stabilisés que nous avons pu apprécier, de retenir comme CETE celui de Lyon pour constituer, avec le SETRA, l'équipe ressource apte à servir d'appui aux DDE confrontées à l'instruction d'une étude de danger.**

## **9-Evaluation en ETP du temps de travail des agents**

Nous avons fondé notre évaluation du temps de travail annuel des agents qui seraient en charge de l'instruction des études de danger sur l'hypothèse que le temps consacré à l'élaboration d'un PPRT serait environ quatre fois plus important que celui nécessaire pour instruire une étude de danger.

A partir du temps moyen qui nous a été indiqué, il ressort que pour l'étude d'un dossier, le temps passé par une DDE serait le suivant :

- catégorie A 0,05
- catégorie B 0,1
- catégorie C 0,15

Total 0,30 à répartir sur 2 années

Soit pour 40 études et par an  $0,15 \times 40 = 6$  ETP pour l'ensemble des DDE, auxquels devront être rajoutés 1 ETP pour le temps passé par les DRE, et donc, 7 ETP pour l'ensemble DRE-DDE

Nous avons par ailleurs estimé que les temps consacrés par les autres intervenants seraient les suivants :

- Les deux équipes ressources 3ETP
- L'INERIS et les DRIRE 2ETP

**Notre évaluation, pour l'instruction de 40 dossiers s'élève donc pour l'ensemble des intervenants à 12 ETP.**

## 10-Responsabilités des différents intervenants

Les relations et les responsabilités entre les différents intervenants qui, sauf cas très particulier, seraient : la DGMT/ MMD, le SETRA et le CETE de Lyon, la DRE, la DDE, la DRIRE, l'INERIS seraient les suivantes :

<b>Les tâches à accomplir(chapitre 3)</b>	<b>Les intervenants</b>
a)-identification des sites concernés	Faite par la DDE sur la base d'études de trafic réalisées par la DRE
b)-Repérage des sites présentant un danger particulier (application de l'article 5)	DDE et DRE avec l'appui éventuel de l'INERIS (si le danger spécifique a pour origine la nature de la matière dangereuse)
c)-Susciter la désignation d'un maître d'ouvrage de l'étude de danger	DDE
d)-Suivre l'avancement des études	DDE
e)-Réception des études et examen de leur crédibilité	Services du préfet et transmission à la DDE Crédibilité des trafics : DRE Crédibilité des risques :DRIRE
f), g) et h) Examen des mesures d'exploitation, des dérogations éventuelles aux arrêtés ADR, RID, ADNR et instructions des règlements de police	-Routes : DDE avec l'exploitant ou (et) la DIR -Ferroviaire : avec la DRE et RFF -Ports maritimes : avec les officiers de ports, pour la préparation du règlement particulier (ports de l'Etat)
i)-Examen des éventuels effets pervers	DDE avec DRE
j)- Plans de communication	DDE avec le préfet
k)-Participation à la mise en cohérence des PPS et des PPRI	DDE avec les services de sécurité civile et le SDIS

La Mission des matières dangereuses, positionnée à la tête du réseau servirait de lien entre les différents services instructeurs, assurerait la mise au point de la méthodologie et contribuerait à l'information des services sur les accidents de ce type intervenus dans le monde et au retour d'expérience.

## 11-Conclusion

Le principe d'organisation pour instruire les études de danger, esquissé par les services du Secrétariat général et celui de la Mission des matières dangereuses de la Direction générale de la mer et des transports , à savoir :

- le positionnement des DDE comme interlocutrices des Préfets.
  - la mise en place d'une équipe ressource dont nous proposons qu'elle soit constituée à partir d'éléments du SETRA et du CETE de Lyon.
  - le pilotage de l'ensemble du dispositif par Mission des matières dangereuses, qui aurait à veiller à la bonne cohérence des avis émis par les différentes DDE et faciliterait la diffusion du « retour d'expériences ».
- nous apparaît tout à fait pertinent.

Pour que ce dispositif puisse fonctionner sans prendre de retard il conviendrait de mettre en place dans les meilleurs délais les financements nécessaires au lancement ou à la mise à jour en cas de besoin des études recensant par région les flux de transport de matières dangereuses.

DOCUMENT DIFFUSÉ À

M. MÉARY  
MME DE FLEURIEU  
M. PARENT  
M. GRESSIER  
5ÈME SECTION  
M. JAQUARD  
M. CHANTEREAU  
M. BARBAROUX  
M. JUFFÉ



La Défense, le 29 DEC 2006  
Le Secrétaire général  
Le Directeur général de la mer et des transports

ministère  
des Transports  
de l'Équipement  
du Tourisme  
et de la Mer



Secrétariat général

Service du pilotage  
des services et de la  
modernisation

Mission du pilotage  
des services

Direction générale de la  
Mer et des Transports

Mission des Matières  
Dangereuses

*Cy-maree*  
-7 DEC. 2006

Claude MARTINAND

objet : organisation du ministère pour l'instruction des dossiers d'études de danger des ouvrages d'infrastructures de transport de matières dangereuses prévus par la loi dite « risques » du 30 juillet 2003  
affaire suivie par : Katayoune PANAHI-CALMEN- SG/SPSM/MPS  
tél. 01 40 81 11 45, fax 01 40 81 65 92  
mél. katayoune.panahi-calmen@equipement.gouv.fr

L'article 6 de la loi n°2003-699 du 30 juillet 2003, dite loi « risques », votée après l'accident d'AZF survenu en Septembre 2001 à Toulouse, a prévu que des études de dangers devront être réalisées dans les ouvrages d'infrastructures de transport où stationnement, sont chargées ou déchargées des matières dangereuses. Cet article a été codifié à l'article L551-2 du code de l'environnement.

Ces études sont à réaliser par les maîtres d'ouvrage pour les infrastructures nouvelles ou par les exploitants pour les infrastructures existantes.

Le décret d'application, visant à définir le contenu des études de dangers et les catégories d'ouvrages concernées, est en cours d'examen au Conseil d'Etat.

Ce projet de décret présente pour chaque catégorie d'ouvrages la nature des seuils au-delà desquels les ouvrages sont concernés, ainsi que les marchandises dangereuses concernées. Les seuils proposés dans le projet de décret n'ont en général pas de rapport direct avec le trafic ou la présence de matières dangereuses, souvent inconnus à l'avance, mais avec la dimension de l'ouvrage ou son trafic toutes marchandises confondues. Ils sont situés à un niveau assez haut, afin d'expérimenter dans un premier temps la démarche des études de dangers (habituelle pour les installations classées pour la protection de l'environnement, mais innovante pour les infrastructures de transport) sur un petit nombre d'ouvrages. Au total, avec les seuils envisagés, une quarantaine d'ouvrages devraient être concernés, tous modes confondus.

Il est à noter que les gares de triage et les ports maritimes ont déjà donné lieu dans le passé à des démarches similaires aux études de danger, alors qu'il s'agit d'une démarche nouvelle pour les ports intérieurs et pour les aires de stationnement routières.

Le projet de décret n'indique pas l'usage qui sera fait de ces études de dangers, car la loi dite « risques » du 30 juillet 2003 ne donne pas, en elle-même, le pouvoir aux préfets d'édicter des prescriptions aux maîtres d'ouvrage ou aux gestionnaires concernés.

Néanmoins, les futurs arrêtés d'application de la législation du transport de matières dangereuses devraient comporter, dans les chapitres réglementant le stationnement, le chargement et le déchargement, une disposition prévoyant qu'au vu des études de danger, le préfet pourra définir des règles spécifiques d'aménagement et d'exploitation auxquelles l'ouvrage d'infrastructure de transport devra répondre.

Tour Pascal A / La grande Arche  
92055 La Défense cedex  
téléphones :  
01 40 81 65 53 / 01 40 81 14 95  
télécopies :  
01 40 81 65 92  
courriels :  
mps.spsm.sg@equipement.gouv.fr  
mmd.dgmt@equipement.gouv.fr

De plus, le préfet pourrait, le cas échéant, s'appuyer sur les articles L.1332-1 et suivants du code de la défense pour édicter certaines prescriptions.

A défaut de prescription, le préfet, en tant que responsable de la sécurité publique dans le département, pourra interdire l'usage de l'ouvrage.

Il a donc besoin d'un service instructeur pour disposer d'un avis éclairé sur les études de dangers dont il sera destinataire.

S'agissant d'ouvrages d'infrastructures de transport, cette problématique relève bien du champ d'intervention du ministère. L'objectif est de définir l'organisation à mettre en place pour donner un avis au Préfet sur les dossiers d'études de danger qui lui auront été adressés.

Une première réflexion a déjà été menée par les services du SG en liaison avec la mission matières dangereuses de la DGMT. Elle conduit à une première ébauche d'organisation distinguant les deux phases suivantes :

En amont, le ministère sera vraisemblablement amené à définir les critères techniques et méthodologiques des études de danger, le cas échéant en les adaptant à chaque catégorie d'ouvrage, par arrêté comme prévu dans le projet de décret. Ces études présentent en effet, eu égard aux démarches existantes dans le secteur industriel, un caractère particulier : l'analyse des risques et l'estimation de la fiabilité des barrières de sécurité fera appel à des connaissances statistiques sur les flux de matières dangereuses et l'organisation des modes de transport.

Ainsi, par exemple, la DGR a ébauché, avec un partenaire privé, une démarche méthodologique concernant les études de danger relatives aux aires de stationnement pour poids lourds.

La DAEI pourra apporter une aide quant à la méthodologie permettant de procéder à une analyse des risques à partir de la modélisation des fréquences d'occurrence des accidents et de la gravité de leurs conséquences.

Mais d'autres acteurs devront être associés à la définition de cette méthodologie.

C'est le cas du service de défense et de sécurité (SDS), de manière notamment à intégrer les risques intentionnels. C'est aussi le cas du réseau scientifique et technique, dont un service, à définir en liaison avec la DRAST, pourrait développer des compétences dans ce domaine pour venir en appui sur la méthodologie des études de danger. C'est également le cas de l'Institut National de l'Environnement et des RISques (INERIS), désigné comme opérateur de l'Etat par une circulaire du ministère de l'économie, des finances, et de l'industrie en date du 7 juin 2006, qui dispose des compétences en matière d'études de dangers (l'INERIS a d'ailleurs contribué à la définition de la méthodologie des scénarii de dangers pour les tunnels et travaille en étroite relation avec le SDS pour la prise en compte des risques intentionnels dans les études de dangers.)

En aval, pour analyser les études de danger transmises au préfet par les maîtres d'ouvrage et gestionnaires, les enjeux en termes d'organisation sont les suivants :

- permettre le lien, nécessaire au travail d'analyse pour le Préfet, avec le tissu local et les services de l'Etat en charge de la gestion des risques ;
- développer les compétences centralisées (au niveau national ou interrégional) : il ne peut être envisageable, compte-tenu du nombre d'installations visées et de la spécificité du sujet, de doter chaque DDE de personnels spécialisés sur ce sujet.

Aussi, nous envisageons l'organisation suivante :

- la DDE sera désignée comme l'interlocutrice du préfet. En effet, elle apportera une valeur ajoutée du fait de sa connaissance du contexte local et de ses compétences dans le domaine de l'urbanisme des risques et des transports. De

plus, la DDE s'assurera, en liaison avec les autres services déconcentrés (en particulier les DRIRE, DIREN et DRE de zone), de la cohérence d'ensemble des études de danger car les ouvrages concernés peuvent être en interaction avec d'autres installations, notamment les industries destinataires ou expéditrices de matières dangereuses.

En outre, elle sera, ainsi, en mesure d'intégrer les résultats des études de dangers dans le dispositif de veille opérationnelle et d'alerte ainsi que dans l'élaboration des plans de gestion de crise.

- le travail d'examen des études de danger sera réalisée par une équipe-ressource du réseau scientifique et technique, à définir, qui développerait des compétences spécifiques et deviendrait un référent dans ce domaine, avec la possibilité de s'appuyer sur l'expertise de l'INERIS.
- au sein de l'administration centrale, la DGMT/MMD sera le pilote du dispositif.

Une telle nouvelle organisation nécessite, avant d'être mise en oeuvre, de disposer d'un avis éclairé sur sa pertinence et de recommandations sur les modalités concrètes d'organisation de l'instruction des études de dangers, en distinguant les deux phases susmentionnées, ainsi qu'en terme de compétences et de moyens.

Il convient tout particulièrement que soit examinée la question des relations et des responsabilités respectives des divers intervenants. Il convient, en outre, de vérifier que la DDE est en mesure d'assurer la cohérence entre les prescriptions issues des études de danger des installations fixes (devant déborder sur des plans de prévention des risques technologiques) et les prescriptions issues des études de danger des ouvrages d'infrastructure de transport. Il importe en la matière que la compétence « transport » et la compétence « urbanisme » permettent de prévenir les risques inhérents au transfert des stocks fixes vers les stocks mobiles (routiers, ferroviaires ou fluviaux). Enfin, il sera nécessaire de disposer d'un chiffrage en ETP du temps de travail annuel des agents en charge de l'instruction des études de danger (en DDE et dans le RST).

C'est le sens de la mission que nous souhaitons confier au Conseil général des ponts et chaussées.

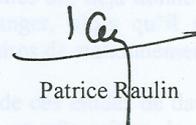
Etant donnée l'obligation pour les maîtres d'ouvrage et gestionnaires des infrastructures concernées par les études de danger de les adresser aux préfets dans un délai de 3 ans à compter de la publication du décret, dont le projet est en cours d'examen au Conseil d'Etat, nous souhaitons pouvoir disposer des conclusions de cette mission pour le 15 février 2007.

Le Secrétaire général



Patrick Gandil

Le Directeur général  
de la mer et des transports



Patrice Raulin

**Copie :** SDS  
SG/DRAST  
SG/DAEI  
DGUIHC  
DGR



## plan de diffusion du rapport

- Le secrétaire général du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer	2ex
- Le directeur général de la mer et des transports	2ex
- Le directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction	2ex
- Le directeur général des routes	2ex
- Le directeur de la recherche et des affaires scientifiques et techniques	2ex
- Le directeur des affaires économiques et internationales	2ex
- Le haut fonctionnaire de défense (SDS)	2ex
- Le vice président du CGPC	1ex
- La présidente et les présidents du CGPC	7ex
- Le chef de la mission des matières dangereuses	2ex
- Les secrétaires de sections du CGPC	7ex
- Marc d'Aubreby	1ex
- Gérard Delacroix	1ex
- Archives du CGPC	1ex