

JEUDI 16 OCTOBRE 2008

3^{èmes} ASSISES

NATIONALES DES RISQUES TECHNOLOGIQUES

GAYANT EXPO DOUAI

© www.la4emedimension.com - Conception graphique : Stéphane Descamps

JEUDI 16 OCTOBRE 2008

3^{èmes} ASSISES

NATIONALES DES RISQUES TECHNOLOGIQUES

GAYANT EXPO DOUAI

MAITRISE DE L'URBANISME
RESPONSABILITE
TABLES RONDES
PREVENTION

ACTES



MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
DE L'INDUSTRIE ET DE L'EMPLOI



avec le soutien financier du
Fonds européen
de développement régional



COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION
DU DOUAISIS

AVEC LE SOUTIEN DE : ALUMINIUM DUNKERQUE, ARCELOR, ARC INTERNATIONAL, BASF, POLIMERI, SOGIF, TESSENDERLO GROUPE
PARTENAIRES : ENVIRONNORD, EXPO PROTECTION, FORUM MONDIAL, SNIIM



www.assises-risques.com

Ouverture

Une manifestation de référence sur le sujet des risques technologiques au niveau national, européen et international	8
De nombreux partenaires mobilisés	8
Des progrès législatifs en matière de prévention des risques technologiques	9
Le Douaisis, un territoire particulièrement concerné par les risques technologiques	10
Des inquiétudes sur le post-Grenelle de l'environnement	11
Les préoccupations et projets du MEEDDAT pour 2009	12
• <i>La Direction générale de la prévention des risques</i>	12
• <i>Les PPRT</i>	13
• <i>La sécurité des barrages hydrauliques</i>	13
• <i>La sécurité des canalisations de transport de matières premières</i>	13
• <i>Le vieillissement des sites de productions et des infrastructures</i>	14
• <i>Bilan et perspectives</i>	14

Table ronde 1 • Responsabilité des acteurs, responsabilité de l'exploitant et responsabilité de l'Etat : quelle articulation ? 16

La responsabilité de l'exploitant	16
La responsabilité des CLI	17
Le préjudice écologique et le procès de l'Erika	17
La responsabilité morale du donneur d'ordre	17
Transit de matières dangereuses par la métropole lilloise et chaîne des responsabilités	18
La responsabilisation sociale des entreprises et des salariés	18
Echanges avec la salle	19
Synthèse	19

001 —
 002 —
 003 —
 004 —
 005 —
 006 —
 007 —
 008 —
 009 —
 010 —

Atelier 1 • Canalisations et risques : application de la nouvelle réglementation de 2006	20
Accidentologie du transport par canalisations	20
Les réseaux et leurs enjeux	21
Les grandes lignes des mesures réglementaires prises par l'Etat français	22
• <i>L'arrêté multi-fluides</i>	22
• <i>Les enjeux de la cartographie du réseau</i>	22
• <i>L'amélioration des bonnes pratiques</i>	23
Echanges avec la salle	23
Synthèse	24
Atelier 2 • Plans de prévention des risques (PPRT, PPRM, PPRN), maîtrise de l'urbanisme et implication des collectivités locales	26
Evolution de la réglementation sur les risques naturels	26
Elaboration des Plans de prévention de risques miniers (PPRM) en Lorraine	27
Les Plans de prévention des risques technologiques (PPRT)	27
La place de l'expertise dans les PPR	28
La concertation avec les associations dans les PPR	28
Comparaisons entre les PPRN, PPRM et PPRT	28
Echanges avec la salle	29
Synthèse	30
Atelier 3 • Maîtrise des risques et formation des acteurs	32
Quels acteurs réunir pour la formation à la maîtrise des risques ?	32
• <i>Le poids de l'avis des sapeurs pompiers</i>	32
• <i>Les efforts des entreprises</i>	33
• <i>Le challenge multipartenarial</i>	33
Comment bâtir un contenu de formation de qualité ?	33
• <i>Le risk-manager, un médiateur</i>	33
• <i>Risque juridique</i>	34
• <i>Le point de vue de l'Etat</i>	34
• <i>Le point de vue des syndicats</i>	34
Echanges avec la salle	35
Synthèse	35
Atelier 4 • Transport de matières dangereuses, ports et gares de triage	38
Les fondements de la réglementation internationale sur le transport des marchandises dangereuses	38
L'appui aux collectivités	39
Les interfaces	40
Echanges avec la salle	41
Synthèse	43

Atelier 5 • Recherche et études dans le domaine des risques	44
Stratégie d'un grand groupe	44
Recherche partenariale	45
Communication et risques	45
Accompagnement par les politiques publiques	45
Partage européen des résultats de recherche	46
Nouveaux risques, nouvelles approches	46
Echanges avec la salle	46
Synthèse	47
Atelier 6 • Maîtrise des risques et démocratie écologique	48
Les réussites du débat public	48
• <i>Le niveau du débat public sur le risque élevé par le Grenelle de l'environnement</i>	48
• <i>Alsace Nature, une fédération dont l'expertise est entendue par les autorités</i>	49
Les limites des organes de débat	49
• <i>Les limites du SPPPI</i>	49
• <i>Le débat doit être organisé en amont de la décision</i>	49
Des débatteurs à différentes échelles	50
• <i>Les difficultés du débat entre administration et public</i>	50
• <i>Expérience canadienne</i>	50
• <i>Dialogue avec les entreprises à risques</i>	50
• <i>Le rôle des salariés dans le débat sur l'acceptation du risque</i>	50
Echanges avec la salle	51
Synthèse	51
Atelier 7 • Les conséquences sanitaires des accidents industriels majeurs	52
Bilan des connaissances	52
• <i>Retour d'expérience de la catastrophe de l'usine AZF</i>	53
• <i>Point de vue des victimes</i>	53
• <i>Conséquences environnementales</i>	54
• <i>Impacts des accidents nucléaires</i>	55
Recommandations	55
• <i>Agir en cas d'accident</i>	56
• <i>Se préparer à la catastrophe</i>	56
Synthèse	58
Restitution des ateliers	60
Atelier 1 • Canalisations et risques : application de la nouvelle réglementation de 2006	60
Atelier 2 • Plans de prévention des risques (PPRT, PPRM, PPRN), maîtrise de l'urbanisme et implication des collectivités locales	60
Atelier 3 • Maîtrise des risques et formation des acteurs	60

001 —
002 —
003 —
004 —
005 —
006 —
007 —
008 —
009 —
010 —

Atelier 4 • Transport des matières dangereuses, ports et gares de triage	61
Atelier 5 • Recherche et études dans le domaine des risques	61
Atelier 6 • Maitrise des risques et démocratie écologique	62
Atelier 7 • Les conséquences sanitaires des accidents industriels majeurs	62
Table ronde 2 • Plans de prévention des risques technologiques (PPRT)	64
Etudes préalables et méthodologie des PPRT	64
Les PPRT et la Directive Seveso	65
• <i>La France a-t-elle plus de contraintes que les autres pays Européens en matière de précaution ?</i>	65
• <i>Qu'en est-il de Seveso 3 ?</i>	66
Les élus locaux face aux PPRT	66
L'application des mesures d'expropriation	67
Les conséquences des PPRT pour les industries	67
Les Commissions locales d'information et de concertation	68
Que peut-on faire pour améliorer la procédure d'élaboration d'un PPRT ?	68
Clôture	70
Sigles	71
Remerciements	72

001	—
002	—
003	—
004	—
005	—
006	—
007	—
008	—
009	—
010	—

I ntervenants

Alain ALPERN	11
Phillipe ANDURAND	32
Tobias BIERMANN	65
Yves BLEIN	66
Jacky BONNEMAINS	17
Cedric BOURILLET	27
Marc CABANE	67
José CAMBOU	53
Aymeric CARON	8
Christian DECOCQ	18
Jean-Jacques DELILLE	10
Phillipe DESLANDES	49
Gilles DIOT	34
Florence DUPASQUIER	40
Phillipe ESSIG	33
Henri FOLLIN	41
Jacques FOURNIER	34
Christine GILLOIRE	68
Jean-Luc GODET	55
Jérôme GOELLNER	27
Jean-Remi GOUZE	16
Jean GRENIER	21
Marcel GRIGNARD	18
Lina GROOTEN	68
Manuel GROS	34
Franck GUARNIERI	45
Patrick HAAS	17
Dominique HEUZE	41
Phillipe HUBERT	52
Francine KRAVEL	40
Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET	12
Jean-Paul LACOURSIERE	50
Vincent LAFLECHE	28
Jean-Claude LARRIEU	40
Patrick LEGRAND	46
Anne-Marie LEVRAULT	26
Alain LIGER	62

Clémentine MARCOVICI	60
Gérard MASSARDIER	20
Laurent MICHEL	64
Guy MIGAULT	33
Jean-Claude MIGNOLET	21
Jean-François MINSTER	44
Pascal MONBAILLY	50
Olivier MONFORT	67
Charlotte NITHART	54
Stéphane NOEL	20
Michel PASCAL	8
Claude PFAUVADEL	39
Jean-Marc PICARD	61
Philippe PIRARD	53
Christophe QUINTIN	61
Yvan RAZAFINDRATANDRA	28
Jacques REPUSSARD	45
Helmut RHEIN	38
Bernard RIETHMULLER	21
Michèle ROUSSEAU	48
Michel SACHER	39
Olivier SALVI	46
Alain SCHMITT	60
Vincent SOL	17
Fabien TERRAILLOT	60
Marie-Christine THERRIEN	34
Eric THOUZEAU	50
Robert TROUVILLIEZ	28
Hervé VANLAER	62
Jacques VERNIER	9
Eric VINDIMIAN	45
Jean-Claude WEISS	49
Marcel WELFRINGER	21
Jean WENCKER	49
Jean-Luc WYBO	33

*Nota ce document est une synthèse des interventions et des échanges.
Les propos ne sont pas repris dans leur intégralité mais condensés.*

001 —
002 —
—
003 —
—
004 —
—
005 —
—
006 —
—
007 —
—
008 —
—
009 —
—
010 —
—

Ouverture

Une manifestation de référence sur le sujet des risques technologiques au niveau national, européen et international



Aymeric CARON
ANIMATEUR

Bonjour et merci d'être présents ici à Douai pour cette 3^{ème} édition des Assises nationales des Risques Technologiques. Depuis la première édition, la ville est devenue le lieu de discussion sur les problématiques liées aux risques technologiques. Ce n'est pas un hasard, compte tenu du passé historique et industriel de la région. De plus, c'est dans le Nord-Pas-de-Calais qu'a été approuvé le premier Plans de prévention des risques technologiques (PPRT) et ces derniers seront d'ailleurs le point central de la deuxième séance plénière, cet après-midi.

La première séance plénière sera consacrée à la question de la responsabilité, entre l'Etat, les exploitants et les différents acteurs. Sept ateliers aborderont des thématiques spécifiques, des risques liés aux canalisations à la formation des acteurs.

Cette édition s'ouvre à l'international, avec la participation de nombreux intervenants étrangers alors même que la France préside l'Union Européenne. Enfin, rappelons que ces Assises ont lieu grâce à un homme qui y a beaucoup travaillé ces derniers mois, notre organisateur Michel Pascal.

De nombreux partenaires mobilisés



Michel PASCAL
DIRECTEUR DE LA DRIRE
ET DE LA DIREN¹
NORD - PAS DE CALAIS

Madame la Ministre, Monsieur le Sous-Préfet de Douai, Monsieur le Maire de Douai, Monsieur le représentant du Conseil Régional, Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération du Douaisis, Monsieur le Directeur Général de la Prévention des Risques, Messieurs les Élus, Messieurs les représentants et responsables d'entreprise, Messieurs les Présidents représentants d'associations de salariés, Messieurs les agents de l'Etat inspecteurs des installations classées, inspecteurs du travail, agents des Directions départementales de l'équipement (DDE)...

Mesdames, Messieurs, c'est un grand honneur et plaisir d'introduire ces 3^{èmes} Assises nationales des risques technologiques en ce lieu, à Douai. Les 1 051 inscrits à cette manifestation constituent un formidable encouragement dans notre action. Plus d'un an de travail a été nécessaire afin d'organiser cet événement avec l'ensemble des équipes des Directions Régionales de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE), les élus, les entreprises, les associations et représentants de salariés... toutes les catégories du "club des cinq" du Grenelle de l'environnement.

Les évolutions par rapport aux versions précédentes sont nombreuses : une ouverture à l'international, l'étude de risques autres que Seveso comme ceux liés aux canalisations et au transport des matières dangereuses, l'intégration de nouveaux thèmes comme la recherche sur les risques ou les conséquences sanitaires post-catastrophe.

¹ - Direction régionale de l'environnement.

Le Nord-Pas-de-Calais est une région industrielle, forte du dynamisme de ses entreprises, qui doit relever constamment le défi des risques industriels avec 80 sites Seveso. 2 communes sur 3 sont concernées par des risques naturels liés aux inondations.

La prévention des risques est au premier rang des priorités des DRIRE, et demain des Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL). Leurs inspecteurs sont mobilisés sur cette politique de progrès permanent. Celle-ci s'appuie sur des outils non seulement réglementaires mais également incitatifs comme la formation, l'information et la sensibilisation, qui font partie intégrante du métier de l'inspection. Par exemple, dans la région, 148 millions d'euros sont consacrés à la prévention des risques et à la protection de l'environnement dans le programme opérationnel européen sur la période 2007-2013. Le plan stratégique de l'inspection fixe des objectifs ambitieux pour les années à venir qui, couplés à un renforcement de ses moyens, nous galvanisent et nous rendent fiers de notre métier.

Le Grenelle nous a rappelé que l'environnement est l'affaire de tous. Ces Assises ont été organisées dans cet esprit, avec un comité qui rassemble :

- les entreprises, représentées par Pascal Monbailly, Président régional de l'Union des industries chimiques, et directeur d'une des deux usines concernées par le premier PPRT en France,
- les élus, représentés par Michel Drousseau, vice-Président de la Communauté d'Agglomération de Douai,
- les associations que Jacqueline Istas, Présidente de Nord Nature Environnement, représente.

Je les en remercie chaleureusement. Les Assises constituent un lieu de débats, d'échanges, de confrontations d'idées avec l'objectif commun de faire progresser la cause de la prévention des risques.

Je souhaite remercier nos partenaires qui, auprès du ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (MEEDDAT), notre organisateur principal, ont rendu possible cette manifestation, le ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi, le Conseil Régional, la Communauté d'Agglomération du Douaisis et les entreprises partenaires, les membres du comité de pilotage, les directeurs des DRIRE et leurs équipes. Tous se sont mobilisés pour organiser les tables rondes et activités mais aussi pour relayer efficacement l'information dans leurs régions respectives. Une mention particulière pour deux personnes du MEEDDAT : Laurent Michel, Directeur général de la prévention des risques et Cédric Bourillet ; Christophe Michel et Karine Grimault de la DRIRE Nord-Pas de Calais ainsi qu'à Gustave Defrance, notre Président de comité de pilotage.

Des progrès législatifs en matière de prévention des risques technologiques

Madame la Ministre, Mesdames, Messieurs, chers amis, c'est évidemment un grand plaisir de vous accueillir si nombreux. Je voulais remercier particulièrement Nathalie Kosciusko-Morizet, car avant d'être Ministre, elle a été rapporteur à l'Assemblée nationale de la loi constitutionnelle sur la charte de l'environnement. Chacun peut ainsi mesurer son engagement et ses combats concernant l'environnement.

² - Conseil supérieur des installations classées.
³ - Institut National de l'environnement industriel et des risques.



Jacques VERNIER
MAIRE DE DOUAI
PRÉSIDENT DU CSIC²
PRÉSIDENT DE L'INERIS³

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

Si la ville de Douai a été choisie pour accueillir les premières Assises, c'est d'une part parce qu'elle abrite le siège de la DRIRE, mais surtout parce que la ville était historiquement la capitale d'un bassin minier du Nord-Pas-de-Calais qui a connu sûrement la plus grande catastrophe industrielle européenne.

Il y a deux ans, nous commémorions le centenaire de la mort de plus de 1 000 mineurs dans la catastrophe minière de Courrières. Je voudrais souligner à quel point le paysage, notamment législatif et réglementaire, semble avoir beaucoup évolué depuis nos derniers travaux. Par exemple, la mise en œuvre du règlement Reach⁴ sur les contrôles chimiques a été une formidable révolution par rapport au comportement d'apprenti sorcier du siècle dernier, au cours duquel des produits chimiques ont été mis sur le marché sans aucune évaluation. D'autres évolutions portant sur les canalisations destinées au transport de produits dangereux (hydrocarbures ou gaz) sont aussi intervenues.

Lors de l'accident AZF, des participants aux forums régionaux ont rappelé qu'il existait, au-delà du risque concernant les installations fixes, celui lié au transport des matières dangereuses et plus précisément dans les endroits où se concentrent ces véhicules (ports, parkings routiers, gares ou bornes de péages). Nous avons maintenant les outils réglementaires, notamment le texte de 2007, pour faire des études dans ces lieux. De plus, la loi Barnier permet dorénavant d'effectuer un contrôle périodique sur une grande partie des installations classées soumises à déclaration, même si les moyens alloués aux inspections des installations classées, qui s'accroissent, restent ciblés sur les installations les plus dangereuses (Seveso ou installations classées soumises à autorisation). Ce nouveau texte est à mon sens un progrès immense.

Je souhaite également souligner les progrès en cours sur la gestion des sites pollués orphelins, l'augmentation des crédits pour leur traitement et la loi sur la responsabilité environnementale portant sur la réparation des dommages en cas d'atteinte aux eaux, sols et espaces naturels. Cette dernière loi issue d'une directive européenne a été votée mais son décret n'est pas encore paru.

Ces dernières réglementations seraient vaines si elles ne s'accompagnaient pas d'un renforcement des moyens. Ces derniers se sont considérablement accrus depuis l'accident d'AZF et sont indispensables pour que toutes ces réglementations ne restent pas lettre morte.

Je souhaite enfin remercier tous les acteurs et protagonistes de ces Assises : Gayant expo, la Communauté d'Agglomération du Douaisis, la Région qui nous aide à les mettre en place et, avant tout, les agents du MEEDDAT et des DRIRE qui ont activement travaillé pour que ces Assises soient un succès, notamment Michel Pascal qui y a consacré toute son énergie et son cœur.



Jean-Jacques DELILLE
PRÉSIDENT DE
LA COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION
DU DOUAISIS

Le Douaisis, un territoire particulièrement concerné par les risques technologiques

Madame la Ministre, Monsieur le représentant du Président du Conseil Régional, Monsieur le Maire, Madames et Messieurs, les participants aux Assises, j'ai tenu ce matin à vous accueillir chaleureusement au nom de l'agglomération du Douaisis qui accueille ici, les 3^{èmes} Assises nationales des risques technologiques. Leur succès prouve que le sujet est pleinement d'actualité et qu'il préoccupe le plus grand nombre, qu'ils soient professionnels, élus ou concitoyens, et tout particulièrement ceux qui peuvent potentiellement en subir les conséquences.

4 - Règlement sur l'enregistrement, l'évaluation, l'autorisation et les restrictions des substances chimiques.

Je remercie Michel Pascal et Gustave Defrance d'avoir renouvelé l'option Douai. Même si c'est avec tristesse que nous verrons partir du territoire notre DRIRE dans quelques années, nous espérons que les futures Assises continueront leur chemin ici, à Douai. Notre territoire est profondément marqué par l'exploitation charbonnière et est particulièrement concerné par les risques technologiques. Avec près de **30 % d'emplois industriels**, nous soutenons toutes les activités industrielles pourvoyeuses d'emploi et de richesses fiscales. Nous développons également la recherche aux côtés de notre Ecole des Mines et en soutenant la recherche-développement des industries, notamment celles tournées vers l'éco-développement. Le Douaisis est particulièrement concerné par les impacts et les contraintes de ces industries sur l'aménagement du territoire, de par les pollutions qui limitent les possibilités de reconversion, les installations Seveso et les infrastructures de transport de produits dangereux. Ces dernières, de par leur présence historique au cœur des zones habitées, limitent les possibilités de reconstruire la ville, ou de combattre la péri-urbanisation.

Que nous soyons ingénieurs, avocats, aménageurs ou simples citoyens, ces Assises nous concernent tous.

Des inquiétudes sur le post-Grenelle de l'environnement

Madame la Ministre, Monsieur le Maire, Monsieur le Président de l'intercommunalité et vous tous. Le Conseil Régional soutient cette manifestation car, même si le sujet relève de la compétence de l'Etat, nous ne pouvons ignorer les risques technologiques. En effet, nous sommes lancés dans un Plan climat régional qui a beaucoup d'implications au niveau des risques technologiques, nous avons repris la gestion des ports de Calais et de Boulogne et sommes intéressés par la démocratie écologique, qui a pour but de permettre aux citoyens d'appréhender les risques. De plus, la notion de développement durable est une préoccupation transversale des politiques du Conseil Régional.

Je profite de la présence de Madame la Ministre pour l'interpeller sur le Grenelle de l'environnement.

Je suis conscient de vos engagements et votre implication dans ces 1 000 heures de travail, voire plus. Le Grenelle a été un moment extraordinaire car il a été un engagement de tous, même de ceux qui semblaient être imperméables à ces notions environnementales. **Il a fait naître un grand espoir, quelque peu entamé depuis un an** par des décisions prises, reprises, un manque de considération sur des conclusions du Grenelle...

Je voudrais rappeler à quel point il a été difficile de faire passer le bonus/malus écologique et comment la taxe "pique-nique", une des mesures proposées, a été mise à l'écart. Une chose est encore plus grave, on constate un manque de prise en compte générale du développement durable dans les projets sauf dans le cas particulier de régions comme le Nord-Pas-de-Calais. Votre présence me permet de vous exprimer l'inquiétude de nombreux citoyens de tous bords. Nul doute que, malgré les difficultés économiques et financières actuelles, il soit indispensable de persévérer dans cette noble voie de l'environnement.

Je tiens à remercier Michel Pascal, cheville ouvrière de cette 3^{ème} version.



Alain ALPERN
CONSEILLER RÉGIONAL
NORD-PAS DE CALAIS,
REPRÉSENTE LE PRÉSIDENT,
DANIEL PERCHERON

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

Les préoccupations et projets du MEEDDAT pour 2009



Nathalie
KOSCIUSKO-MORIZET
SECRETAIRES D'ETAT CHARGÉES
DE L'ÉCOLOGIE AUPRÈS
DU MINISTRE D'ETAT DE
L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE

Merci à tous de votre accueil, Monsieur le Préfet, Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération, Monsieur le Maire, Monsieur le Conseiller Régional, Messieurs les Directeurs, Madames et Messieurs les Élus...

Mesdames, Messieurs, la traduction législative du Grenelle et la loi en général est importante, mais l'application l'est tout autant et c'est d'ailleurs le cadre de ces Assises.

La loi du 30 juillet 2003 qui a fait suite à la catastrophe d'AZF, a tenté de renouveler un certain nombre de pratiques. Cinq ans après, il est temps de faire le premier bilan. Ces assises ont été lancées en 2004 à la suite de cette loi, pour fixer son cadre d'action et sa mise en œuvre. Il est donc logique de dresser le point d'étape ici. Au fil des années, vous avez réussi à faire de cet événement de rencontres et d'échanges un véritable succès. Monsieur le Directeur, je voudrais vous en féliciter, ainsi que tous les organisateurs dont Gustave Defrance. Je comprends les difficultés exprimées précédemment, mais je pense qu'elles doivent être mises en perspective avec le sens donné à cette réforme, à savoir la réorganisation d'un ministère auquel il faut donner davantage de synergies, de force.

• La Direction générale de la prévention des risques

Dans le cadre de la réorganisation du ministère, nous avons choisi de nous répartir en cinq pôles, dont la Direction générale de la prévention des risques. Au sein de cet ensemble seront incluses les équipes en charge des installations classées, de la prévention des risques industriels, des risques générés par les transports de matières dangereuses notamment par canalisation, des barrages et ouvrages hydrauliques (dont on parle moins mais qui nous préoccupent beaucoup), des missions de sûreté nucléaire et de radioprotection. Y sont également intégrés les personnels chargés des risques déchets, des produits chimiques, des OGM, des risques chroniques et en particulier des impacts sur la santé.

Ce pôle est une illustration de ce qu'il est possible de faire de mieux en rassemblant nos forces. Je pense que des assises comme celles-ci concourent à créer une synergie, une dynamique pour un tel projet. Il s'agit de mettre en commun les meilleurs concepts, pratiques et de confronter des expériences humaines, personnelles, locales d'où résulteront de nombreuses améliorations. Ces dernières ne doivent pas se focaliser sur les bonnes pratiques et des échanges d'expériences.

Ce n'est pas un hasard si, à l'intérieur du cadre budgétaire très contraint, une partie de l'effort porte sur cette Direction générale avec un renforcement des effectifs des services de l'Etat dédiés à cette mission. **A titre d'exemple, 200 agents supplémentaires seront affectés aux installations classées entre 2008 et 2012**, conformément à un engagement pris lors du Grenelle. Les cinq collègues avaient exprimé une forte demande concernant ce sujet. Il sera mis en place dès l'année prochaine et accompagné d'une hausse des effectifs liés à la prévention du risque portant sur les barrages et ouvrages hydrauliques, ou encore l'inspection des canalisations et des équipements sous pression.

Pour être sérieux en prévention des risques, il faut tenir compte des événements qui ont eu lieu au cours de l'année et pas seulement de ceux qui font l'actualité. Le choix des thèmes et des priorités prises lors du Grenelle est un travail beaucoup plus partenarial que par le passé. C'est dans ce cadre que la problématique des installations classées a été mise en avant. On a pu constater un intérêt croissant concernant les thématiques de santé environnementale, la remédiation des sites pollués et le maintien de nos objectifs concernant le risque technologique.

• Les PPRT

Les PPRT nécessitent une très forte mobilisation et suscitent des attentes de nombreux acteurs, notamment les collectivités locales. Ces dernières sont sensibles à ce sujet car les PPRT conditionnent leur stratégie de développement local et d'aménagement du territoire. Nous leur devons un accompagnement et une réponse. Les PPRT peuvent être un sujet technique et il faut donc leur redonner du sens, faire comprendre qu'ils sont une occasion unique d'étudier la cohabitation entre des sites industriels Seveso seuil haut et leur environnement. En conséquence, il est nécessaire de prendre des décisions courageuses, non seulement concernant la sécurité des citoyens mais également sur la pérennité des sites industriels dans un environnement compatible à leur présence et la validation de choix de territoires pertinents pour ces sites.

Les PPRT sont une urgence mais ils nécessitent un travail de qualité car leurs impacts seront répercutés sur au moins une génération. Nous avons donc choisi de dégager des moyens budgétaires à la hauteur des enjeux pour accompagner cette priorité. **Dès 2009, nous proposons au Parlement d'affecter 40 millions d'euros en autorisation d'engagement pour les mesures foncières ou les investissements qui découleront des premiers PPRT.** Ce chiffre augmentera au fil des années, suivant l'avancement des calendriers de réalisation des plans. Il est vrai que nous avons pris du retard par rapport au délai de cinq ans fixé par le Parlement en 2003. Ce délai était très ambitieux, davantage pour la mise au point des outils méthodologiques et la formation des acteurs qu'en terme d'organisation. Actuellement, les outils sont forgés et nous pouvons avancer beaucoup plus rapidement et répondre à la légitime attente des élus. Les PPRT ont été la première priorité fixée à l'inspection des installations classées pour 2008 et ils le seront à nouveau en 2009. Cette dynamique se lit déjà dans les chiffres, puisque le nombre de PPRT prescrits avoisine 100 sur les 420 attendus. Cette phase de démarrage amorcée, nous espérons atteindre rapidement nos objectifs et je n'accepterai pas que certains ne jouent pas le jeu. Je l'ai récemment rappelé à un grand groupe industriel dont la situation sur place n'est pas en adéquation avec le discours de la direction, très au point sur les PPRT. La quasi-totalité des sites ont effectué les mesures préalables à l'élaboration de ces plans et je les en remercie, les services de l'Etat s'efforcent de les étudier avec attention et les lacunes seront fermement sanctionnées.

• La sécurité des barrages hydrauliques

Les questions concernant la sécurité des barrages hydrauliques ont fait l'objet d'une courte actualité médiatique, retombée depuis. Je veux ici parler des barrages producteurs d'électricité, l'alimentation en eau, le soutien d'étiage, la limitation des crues, les loisirs ou même les digues construites pour protéger les habitations. Nous sommes conscients, au-delà des conséquences médiatisées, des effets conséquents des accidents affectant de telles structures. Dans cette optique, nous avons engagé une démarche pour **renforcer leur sécurité partout en France** et renouvelé le schéma réglementaire en explicitant les obligations des exploitants. Grâce à ce nouveau contexte et à la réorganisation complète des services de contrôle, nous comptons avoir une efficacité accrue sur ces sujets.

• La sécurité des canalisations de transport de matières premières

L'actualité 2008 a également porté sur la sécurité des canalisations de transport de matières dangereuses, en particulier de gaz. Suite à d'importants accidents ces dernières années, des outils nouveaux ont été créés afin d'éviter la répétition de tels drames. Nous avons mis en place un **guichet unique qui permettra aux différents opérateurs de mieux centraliser l'information sur leurs réseaux.** Les entreprises de travaux et les élus pourront ainsi accéder à une information synthétisée, plus sûre, mise à jour et ainsi éviter des accidents dus à la négligence ou à l'oubli. Sur de tels projets, la sensibilité de nos concitoyens est importante et légitime, suite aux accidents de ces derniers mois.

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

• *Le vieillissement des sites de productions et des infrastructures*

Le vieillissement de nos sites de production et de nos infrastructures me préoccupe grandement. Il existe un cycle d'investissement dans le monde industriel et les efforts de surveillance et de maintenance doivent en tenir compte, en étant contra-cyclique. Ces efforts doivent donc être renforcés pour des infrastructures anciennes. Le vieillissement mal maîtrisé fait peser des risques particuliers.

De récents accidents nous l'ont rappelé, comme celui du Bec d'Ambesse en janvier 2007, de la raffinerie de Donges due à la corrosion sur une canalisation ou de celle de Port-Jérôme. Ces événements nous interpellent sur l'efficacité des mesures de surveillance mises en œuvre par des exploitants, qui sont pourtant sérieuses.

Le problème est systémique. Nous avons demandé aux inspecteurs des installations classées de mener cette année une série d'opérations "coup de poing" sur ce thème. Début 2009, dès que le programme sera achevé, les résultats seront rendus public. D'ores et déjà, les résultats provisoires indiquent que la maîtrise est loin d'être parfaite dans la plupart des sites, fait préoccupant.

Je ne souhaite pas stigmatiser les exploitants, mais plutôt à chercher collectivement des voies de progrès dans le suivi des équipements, la pertinence des contrôles, la qualité de la maintenance et de la surveillance. Ce problème global dû au vieillissement d'un certain type d'installation est causé par un cycle d'investissement industriel, lié à notre histoire industrielle. Dans les mois qui viennent, il est nécessaire de conduire une réflexion sur ce thème pour prendre de bonnes mesures. Les années d'efforts menés pour améliorer la formation, la compétence des acteurs et l'augmentation des investissements dans la surveillance des sites industriels ne doivent pas voler en éclat à cause de quelques "maillons faibles" (cuves, bacs, canalisations, réacteurs mal entretenus ou entretenus). Ces problématiques sont transverses et concernent tous les secteurs à risque, y compris les barrages et les digues.

• *Bilan et perspectives*

L'année 2008 a été marquée par de nombreux chantiers, et ce sera aussi le cas de l'année 2009. Je ne souhaite pas dresser ici un inventaire exhaustif mais plutôt rappeler ce qui nous a le plus interpellé au ministère l'année passée et ce qui va nous mobiliser en 2009.

J'insiste sur nos attentes concernant un événement comme celui-ci qui, je l'espère, continuera de se tenir à Douai. C'est une très belle initiative, je suis consciente du travail et de l'engagement qu'il représente pour tous les acteurs qui s'y sont investis et que je remercie encore une fois. C'est une occasion de partage d'informations, de compétences et d'expériences que nous souhaitons voir vivre et se développer.



001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

Table ronde 1

Responsabilité des acteurs, responsabilité de l'exploitant et responsabilité de l'Etat : quelle articulation ?



Législation, gestion de crise, transparence (loi TNS), Convention de Vienne, jurisprudence, dommage/préjudice écologique, catastrophe de Tricastin, procès de l'Erika, responsabilité.

Cette table ronde a pour objectif d'interroger le partage des responsabilités entre chacun des acteurs de la prévention des risques. On compte encore chaque année en France, entre 10 et 15 morts dus à des accidents liés aux risques technologiques. On a recensé en 2006, 1 100 accidents industriels qui ont engendré une pollution de l'eau, de l'air ou des sols. Ces derniers mois, on peut citer parmi les accidents les plus médiatisés la pollution de la Raffinerie de Donges ou les accidents à répétition du site de Tricastin. Ces événements posent la question du partage des responsabilités : il est clair que les responsabilités sont partagées entre les salariés, les exploitants, les collectivités, l'Etat et les associations, mais il y a des zones d'ombre dans la distribution de celles-ci. La concertation ne dilue-t-elle pas la responsabilité ? Comment le droit évolue-t-il en la matière ? Que va réellement changer la loi votée cet été sur la responsabilité environnementale ?

La responsabilité de l'exploitant

→ Jean-Rémi GOUZE
COMMISSAIRE A L'AUTORITE DE SURETE NUCLEAIRE (ASN)

Pour les divers incidents techniques, et spécialement la fuite de solution uranifère, qu'a connus la centrale du Tricastin en juillet dernier, **la responsabilité de l'exploitant est clairement établie** par les conventions internationales (la Convention de Vienne notamment) et la Loi relative à la transparence et à la sécurité nucléaire (Loi TSN). L'exploitant aurait dû veiller au contrôle des installations vieillissantes pour lesquelles il a reçu une autorisation. Ce cas d'actualité nous a donné un enseignement médiatique : l'exploitant aurait dû mener une gestion moins opaque de la crise. L'information n'a été transmise que tardivement aux autorités et, par la suite, n'a pas répondu aux attentes des populations.

La responsabilité des CLI

→ Jacky BONNEMAINS
PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION ROBIN DES BOIS

Pourquoi l'exploitant a-t-il tant tardé à réagir alors que la pollution des nappes phréatiques autour du site du Tricastin a été révélée par trois fois, en 1990 et en 1996, par les autorités, à la Commission locale d'information (CLI) ? Cette information n'étant pas nouvelle pour les CLI, dont fait partie la Commission de recherche et d'information indépendantes sur la radioactivité (CRIIRAD), les CLI sont aussi responsables de ne pas avoir transmis cette information, de n'avoir pas organisé leur dossier et de n'avoir pas accompagné l'exploitant pour qu'il règle ses problèmes.

Le préjudice écologique et le procès de l'Erika

→ Vincent SOL
JURISTE SPÉCIALISTE DU DROIT DE L'ENVIRONNEMENT ET MEMBRE DU CONSEIL SUPÉRIEUR DES INSTALLATIONS CLASSÉES

On prétend que le procès de l'Erika a établi un préjudice écologique, cela est une mauvaise interprétation de la décision du juge. Le juge a certes accordé au département du Morbihan des réparations suite au préjudice subi, en tant que collectivité responsable de gestion des espaces sensibles. Mais en aucun cas, le jugement n'a été accompagné d'une obligation pour le département de consacrer cette indemnité à la réparation du préjudice. Une seule association, la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO) a bénéficié d'une indemnisation. Néanmoins, **le préjudice écologique n'est qu'une nouvelle forme de préjudice moral**, difficile à évaluer d'un point de vue financier : quelle est la valeur d'un paysage ? En tout état de cause, notre système juridique actuel ne permet pas de prendre en compte un dommage causé à la Nature en tant que telle.

Aux Etats-Unis, dans les années 1980, une institution de "trustees" a été mise en place pour la réparation de ce type de dommage. Ce régime ne fonctionne pas car il implique un système économique très complexe. De nombreux procès sont en cours pour obtenir réparation, sans réel aboutissement.

Il est intéressant de voir qu'une directive européenne a instauré en droit français un régime non pas de responsabilité, mais un régime de police administrative imposant réparation lorsqu'il y a un dommage à l'environnement grave fait au sol, à l'eau ou aux zones protégées.

La responsabilité morale du donneur d'ordre

→ Patrick HAAS
PRÉSIDENT DE BP FRANCE

Il est demandé à Patrick Haas s'il soutient et comprend la position de Total qui fait appel de la décision du procès de l'Erika.

Il existe d'une part la responsabilité morale du donneur d'ordre, et d'autre part la responsabilité juridique de l'entreprise. C'est au nom de la seconde que l'entreprise Total a fait appel de la décision prise lors du procès de l'Erika, rappelant que le navire affrété avait été contrôlé par le bureau d'études Rina et considérant que le juge-

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

ment confondait la responsabilité des deux groupes. **En général, les industriels assument leur responsabilité morale** : étant sur le devant de la scène en cas d'accident, ils reconnaissent qu'ils doivent gérer la crise, assurer une bonne communication avec les autres acteurs concernés et assumer ainsi leur responsabilité morale. Il est compréhensible qu'ils se battent pour défendre leur responsabilité juridique puisqu'il convient de la nuancer en introduisant la notion de responsabilité d'un tiers.

→ Jacky BONNEMAINS

Il est certes satisfaisant que la responsabilité de la société Rina ait été engagée ; les autres organismes de classification seront à l'avenir plus vigilants. **Les industriels assument leur responsabilité en cas de crise essentiellement pour des raisons financières et d'image**. Par ailleurs, il faut souligner l'incohérence des mesures environnementales : on connaît les mesures prises contre les dégazages en mer, or de nombreux dégazages sont effectués dans les eaux intérieures françaises mais ne sont pas sanctionnés à cause de la négligence des législateurs et de la population.

Il faut aussi souligner que la mondialisation offre à certaines grandes entreprises la possibilité de dissoudre leur responsabilité dans différents régimes de filiales, régimes légaux et financiers.

Transit de matières dangereuses par la métropole lilloise et chaîne des responsabilités

→ Christian DECOCO
ANCIEN DÉPUTÉ DU NORD

Le Nord-Pas-de-Calais est une région transfrontalière et donc particulièrement exposée au transit de camions transportant des matières dangereuses. Un premier niveau de responsabilité a été assumé par les élus qui ont relayé les inquiétudes de la population. L'administration (préfecturale) a, pour sa part, assumé un deuxième niveau de responsabilité en interdisant le passage par la métropole de ces camions dans le sens France-Belgique. Le troisième niveau de responsabilité s'est traduit par la diffusion de ces informations par les médias. Au dernier niveau de responsabilité, européen, rien n'a été fait. La création de l'eurométropole pourrait être l'occasion d'étendre les règles de transport de matières dangereuses à l'ensemble de la région transfrontalière.

La responsabilisation sociale des entreprises et des salariés

→ MARCEL GRIGNARD
SECRÉTAIRE NATIONAL DE LA CFDT

Le premier acteur de maîtrise des risques est le salarié. Celui-ci doit donc être responsabilisé par une resituation de son travail dans les visées prospectives de l'entreprise. Pour rendre plus crédible la parole des entreprises, il faudrait instaurer une notation, par un tiers, des responsabilités sociales qu'elles endossent au niveau de leurs objectifs et de leur management. Cette notation représenterait un moyen de pression pour l'entreprise, et un moyen d'impliquer les populations riveraines dans son fonctionnement. Cette note ne remet pas en cause le fait qu'ouvriers, syndicats et directions doivent prendre leurs responsabilités au niveau qui leur est propre.

L'Etat doit appliquer le principe de responsabilité sur ses propres installations (hôpitaux, etc.).

Echanges avec la salle

→ Pour une société donnée, le nombre de filiales n'est pas limité. Jusqu'où peut-on remonter dans la responsabilité en cas d'accident majeur dans une des filiales ?

Vincent Sol précise que la responsabilité de la société mère ne peut être engagée, sauf si une ingérence de sa part est reconnue sur ce sujet. Une société mère ne peut cependant pas se détacher totalement des incidents survenus dans ses filiales, ne serait-ce qu'en termes d'image.

→ Qui prend en charge le coût de l'expropriation ou la perte de valeur foncière des biens immobiliers des particuliers en cas de dommage ?

Vincent Sol précise qu'elle est prise en charge par les assurances car relevant de la responsabilité civile de l'entreprise. Il existe un fond d'indemnisation introduit par la Loi du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages, et qui permet un remboursement rapide en cas de dommage.

→ Qui est responsable de la pollution historique de la nappe phréatique au Tricastin, si rien n'est fait alors que celle-ci est connue depuis 1990 ?

Plus le temps passe, plus les responsabilités vont être partagées ; les CLI, et donc l'Etat, risquent d'être tenues responsables, aux côtés de l'exploitant, de ne pas avoir réagi pour empêcher cette pollution.

Synthèse

Clairement distinguées, la responsabilité juridique et la responsabilité morale sont complémentaires. La loi définit sans ambiguïté la responsabilité de l'exploitant en cas d'accident. Celui-ci est en général beaucoup plus enclin à être responsable sur un plan moral (et à gérer la crise) que sur un plan juridique, sa responsabilité étant mêlée à celle d'autres acteurs, et le préjudice moral parfois difficile à apprécier. La responsabilisation des salariés par une remise en contexte de leur action dans la perspective plus globale de celle de leur entreprise pourrait être recherchée. Enfin, il semble apparaître que les acteurs participants à une concertation autour d'une source de risque partagent finalement quelque part une certaine responsabilité lorsqu'un accident éclate.

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010



Transport par canalisation, dynamique de coopération, échange de bonnes pratiques, distribution.

Les 50 000 km de canalisations de différents fluides sont un moyen de transport sûr et discret (seulement 8 morts en 38 ans en France). Il se rappelle cependant à notre souvenir avec des accidents mortels tels que Ghislenghien (Belgique) le 30 juillet 2004 qui a causé 24 décès. Ces accidents ont conduit l'Etat à créer en 2006 un arrêté interministériel sur les multi fluides.

Accidentologie du transport par canalisations

→ Stéphane NOEL
CHEF DU BUREAU DE LA SECURITE DES EQUIPEMENTS INDUSTRIELS AU MEEDDAT

En comparant l'accidentologie des canalisations avec celle d'autres modes de transport de fluides, les canalisations s'avèrent sans conteste le moyen le plus sûr. De plus, en matière de développement durable, elles ont l'avantage sur les camions d'éviter l'émission de gaz à effet de serre et l'engorgement des réseaux routiers urbains. Il faut cependant être vigilants sur la maintenance de ces ouvrages jugés vieillissants, afin de conserver ces statistiques. Autre source d'incidents ou d'accidents, les travaux de voiries causent six mille endommagements par an sur un réseau de distribution de 180 000 kilomètres (à distinguer du réseau de transport).

→ Gérard MASSARDIER
DIRECTEUR RESEAUX, GAZ RESEAU DISTRIBUTION FRANCE

Il est cependant intéressant de noter que le nombre de déclarations de travaux a augmenté de 20 % tandis que les dommages ont baissé dans le même temps de 20 %.

→ Marcel WELFRINGER
RESPONSABLE QUALITE, SECURITE, ENVIRONNEMENT, GRT GAZ

En termes d'incidents, GRT Gaz ne recense sur son réseau de transport que trois ou quatre fuites par an, autant que les gaziers européens en général.

→ Jean GRENIER
RESPONSABLE COORDINATION TMD, GROUPE TOTAL

Depuis les années 1970, Total a comptabilisé 59 incidents et seulement 6 fuites avec inflammation. Une analyse des risques et l'élaboration de dispositions à prendre une fois ces incidents survenus, permettent de les gérer efficacement.

→ Bernard RIETHMULLER
DIRECTEUR DE SADE, PRESIDENT DE L'OBSERVATOIRE NATIONAL AU SEIN DE LA FNTP

Depuis de nombreuses années, les entreprises de travaux publics ont mis au centre de leurs préoccupations la sécurité de leurs équipes d'une part et celle des riverains d'autre part. Cependant, le dispositif réglementaire existant (DR-DICT⁵), souffre de faiblesses dans son application. Une entreprise de travaux se trouve en effet, malgré cette procédure, constamment dans l'incertitude : cahiers des charges des appels d'offres incomplets, données résultant de la DICT souvent erronées...

Les réseaux et leurs enjeux

→ Marcel WELFRINGER

Le réseau de transport de GRT gaz gère 32 000 kilomètres de canalisations de transport en France. Les 2/3 du réseau sont des canalisations de moins de 300 millimètres de diamètre et 75 % du réseau est soumis à une pression de 67,7 bars. La moindre panne sur le réseau pénaliserait l'entreprise, qui transporte 60 milliards de mètres cubes par an et réalise un chiffre d'affaires de 1,4 milliard d'euros.

→ Jean GRENIER

Total gère 23 000 kilomètres de canalisations de transport dans le monde, dont 7 300 en France (5 000 kilomètres pour le gaz, 800 kilomètres pour les hydrocarbures liquides et 1500 pour les produits chimiques comme l'éthylène). La dangerosité des produits varie, certains ne pourraient être transportés autrement qu'en canalisations.

→ Gérard MASSARDIER

Gaz réseau distribution France dessert 9 200 communes et 11 millions de clients, via 186 000 kilomètres de réseau de distribution, dont 90 % sous une pression de 4 bars. Cela équivaut à cinq à six millions de branchement. Il s'agit d'un réseau de détail de masse.

→ Jean-Claude MIGNOLET
DIRECTION GENERALE ENERGIE DU MINISTERE DE L'ECONOMIE, BELGIQUE

La Belgique est une plaque tournante du Nord de l'Europe avec 3 800 kilomètres de canalisations de transport. 17 milliards de mètres cubes de fluides sont transportés en Belgique puis distribués dans

5 - DR, Demande de Renseignement, à charge des concepteurs et maîtres d'ouvrage et DICT, Demande d'Intention de Commencement de Travaux à charge de l'entreprise chargée de réaliser les travaux.

40 000 kilomètres de canalisations ; tandis que 80 milliards de mètres cubes ne font que transiter entre les Pays-Bas et la France.

Les grandes lignes des mesures réglementaires prises par l'Etat français

• L'arrêté multi-fluides

→ Stéphane NOEL

L'arrêté multi fluides de 2006 s'applique aux canalisations de transport. Il impose des études de sécurité et des mécanismes de renforcement de la sécurité pour évaluer les ouvrages en fonction de la densité de population. L'arrêté impose un contrôle rigoureux de surveillance et de maintenance.

Le décret de 1991 prévoyait des mécanismes de prévention de l'endommagement des réseaux de transport et de distribution par travaux tiers. La succession d'incidents qu'a connue la France fin 2007 a amené à la création d'un groupe de travail pluriel qui a bâti une démarche reposant sur 4 piliers :

- création du guichet unique informatisé,
- formation des acteurs concernés par ces enjeux de sécurité,
- création d'un observatoire élargi pour recenser les retours d'expériences,
- révision du décret de 1991 sur le DR-DICT :
 - responsabiliser le maître d'ouvrage conjointement avec l'entreprise,
 - fiabiliser les cartographies,
 - adapter les techniques de travaux aux dangers proches et poser des limites,
 - autoriser une entreprise découvrant des canalisations à arrêter le chantier,
 - appréhender les incidents,
 - pénaliser les contrevenants.

• Les enjeux de la cartographie du réseau

→ Marcel WELFRINGER

La cartographie globale n'est pas pour notre entreprise un enjeu fondamental dans la mesure où les transporteurs de GRT gaz agissent selon une procédure systématique de reconnaissance des ouvrages sur le terrain. Les maîtres d'ouvrage doivent prendre conscience de l'existence de ces réseaux souterrains et demander les renseignements avant de bâtir leurs projets.

→ Jean GRENIER

Au stade de la mise au point des appels d'offres, il s'agit de créer un dialogue avec les entreprises. Quand il y a de multiples intervenants, le facteur de risque augmente. L'analyse de risque est primordiale et sur certains chantiers, la présence de superviseurs sécurité est obligatoire.

→ Gérard MASSARDIER

Ces dernières années, nous avons fait des efforts pour connaître nos réseaux avec un nouveau logiciel recensant les coordonnées des exploitants (www.protis.fr) et allant dans le sens d'un guichet unique.

→ Bernard RIETHMULLER

L'exploitant du réseau et l'entreprise de travaux travaillent ensemble à la localisation des canalisations. Les difficultés augmentent avec la densification des réseaux et des branchements, ces derniers étant concernés par 80 % des incidents. Les maîtres d'ouvrages doivent intégrer la localisation des tuyaux en amont de leur projet. Il faut transposer ce qui est fait sur les réseaux de transport aux réseaux de distribution.

→ Jean-Claude MIGNOLET

Il est nécessaire de créer un contact réel entre l'entrepreneur de travaux et l'opérateur du réseau, en éliminant l'étape de la commune. Un arrêté royal de 1988 avait mis en place cette collaboration entre entrepreneur et opérateur, mais c'est la multiplication des intervenants qui a causé la catastrophe de Ghislenghien.

• L'amélioration des bonnes pratiques

→ Bernard RIETHMULLER

Depuis la naissance du décret de 1991, une Charte nationale de bon comportement a été signée en 2001 à laquelle les maîtres d'ouvrage n'ont pas encore adhéré. Localement, on peut observer le succès de la mécanique engagée et une amélioration globale du comportement des entreprises. De plus, la formation se développe au sein des entreprises.

Echanges avec la salle

→ De la salle

Peut-on évaluer les résultats des inspections des DRIRE ?

→ Stéphane NOEL

Les communiqués de presse des DRIRE font état de ces inspections et permettent de sensibiliser les populations à la prévention des risques. La Circulaire du 27 février 2008 demande aux DRIRE d'effectuer des contrôles inopinés sur les chantiers et de dresser des procès verbaux. Dans la moitié des cas d'endommagement du réseau, le chantier n'était pas couvert par un DICT.

→ De la salle

Lors des opérations de contrôle des DRIRE, des documents manquaient et les opérateurs de réseau n'ont pas vérifié la disponibilité des organes d'isolement. L'analyse des risques doit aussi s'occuper de la prévention. Doit-on établir un plan de prévention déterminant les responsabilités de chacun ?

→ Stéphane NOEL

On doit se préoccuper, en amont du chantier, de la manière de le gérer et on communique dans la réponse à la DICT les moyens de gérer ces problèmes. **La démarche plurielle prévoit de renforcer la collaboration avec les maîtres d'ouvrage.**

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

→ De la salle

La gestion des risques doit être conjointe entre le maître d'ouvrage, les exploitants de réseaux et les entreprises.

→ De la salle

Les entreprises donneuses d'ordre ont-elles un regard sur les chantiers ?

→ Bernard RIETHMULLER

La sous-traitance est soumise aux mêmes déclarations que l'entrepreneur principal. Le recours à des loueurs d'engins impose aussi à l'entreprise de les contrôler comme s'ils faisaient partie de leur propre entreprise.

Synthèse

Les échanges lors de cet atelier ont permis de mettre en avant quatre idées principales. **Tout d'abord, les canalisations sont un mode de transport écologique et sûr.** A titre d'exemple, les canalisations de transport de gaz permettent d'éviter la circulation de plus de deux millions de semi-remorques. Si on devait s'en passer, cela nécessiterait de doubler le parc nucléaire français. En outre, dans les trente-huit dernières années, nous n'avons eu à déplorer en France que huit décès liés à des ouvrages de transport : compte tenu du kilométrage de canalisations, ce chiffre reste faible. Il en est de même en distribution, où on compte en moyenne un à deux morts par an. Même si les canalisations sont un mode de transport globalement sûr, il n'en reste pas moins des problèmes, notamment liés aux travaux à proximité par des entreprises de travaux publics.

Or, cette problématique de travaux de tiers ne se pose pas de la même manière dans les domaines du transport et de la distribution. Pour les ouvrages de transport, l'approche privilégiée est une approche patrimoniale. Les exploitants sont propriétaires de leurs canalisations. Lorsqu'ils sont avertis du démarrage de travaux, ils se déplacent de manière systématique, vont sensibiliser les entreprises aux dangers liés aux canalisations et les accompagnent dans leurs démarches de repérage.

La situation est différente en distribution. Il n'y a pas de repérage de ce type, du moins pas de manière systématique. Dans de nombreux cas, tout repose sur des démarches administratives : demandes de renseignement (DR) ou déclarations d'intention de commencement de travaux (DICT). Or, il s'agit là d'outils défaillants. Certes, le nombre de DICT a augmenté de 20% l'an dernier. Cependant, la démarche reste loin d'être faite systématiquement par les entreprises de travaux et les réponses apportées sont inégales. En outre, les DR et DICT ne mettent pas suffisamment en avant le fait que la responsabilité est partagée entre trois acteurs : entreprises de travaux publics, exploitants de réseaux et maîtres d'œuvre. On ne saurait tout faire reposer sur un seul sommet de ce triangle, et c'est d'ailleurs l'objet d'évolutions réglementaires en cours.

L'effort à fournir est donc très clairement dans le domaine de la distribution, sur les démarches DR/DICT. La mise en place de systèmes d'information géographique peut constituer une réponse au problème, dans la mesure où elle permettra d'améliorer la connaissance des réseaux. Mais il ne peut s'agir là que d'une réponse partielle, le problème ne peut se résumer à un simple problème de cartographie. Il apparaît important d'adopter une véritable démarche d'analyse des risques lors de la préparation des chantiers.

D'autres problèmes se posent, notamment dans le domaine des plans de prévention au sens de l'inspection du travail. Celle-ci exige en effet qu'une entreprise qui commence un chantier fasse une analyse des risques et établisse les scénarii à suivre en cas d'incidents. Or, les campagnes d'inspections menées par les DRIRE révèlent que cela n'est pas fait. Il y a une carence manifeste dans le domaine des plans de prévention. Cette problématique devra être relancée, notamment en accord avec les organismes de secours.

En dernier lieu, l'atelier a abordé le problème de la maîtrise de l'urbanisation à proximité des ouvrages de transport, sujet sur lequel les collectivités locales sont particulièrement sensibles.

Les Plans de prévention des risques technologiques ont introduit ce mécanisme pour les installations classées. Les problématiques qui se posent pour celles-ci se retrouvent dans le domaine des canalisations de transport. Ce sujet présente des enjeux forts non seulement sur le plan de la sécurité, mais également sur le plan financier : la question du "qui paye" d'éventuelles mesures de protection des canalisations est très fréquente et à ce jour non totalement résolue. Face à cet enjeu, une concertation va être enclenchée. Elle est la parfaite illustration de la dynamique de coopération qui s'est enclenchée dans le domaine des canalisations de transport entre les différents acteurs concernés.

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

Réglementation, urbanisme, collectivités territoriales, expertise, maîtrise de l'urbanisation, prévention.

Cet atelier s'articule autour de trois problématiques : la question de l'harmonisation et de la cohérence des PPR puisqu'une même collectivité peut être concernée par plusieurs Plans de prévention des risques, la tension entre prévention des risques et urbanisation avec toutes les interrogations que pose le rôle joué par les collectivités, enfin, la possibilité de transférer l'expérience de l'élaboration des PPRM et PPRN aux PPRT. L'ensemble des PPR ont une même logique de démarche "expertise/concertation". Pour autant, ils concernent des risques de nature, de source et de contexte différents. Jusqu'où la démarche peut-elle être harmonisée ? Jusqu'à quel point une expérience de mise en place d'un PPR peut servir à un autre PPR ? Comment les collectivités parviennent à répondre aux besoins d'urbanisation liés à leur territoire tout en respectant l'exigence de sécurisation des populations ? Les PPRN et PPRM, plus anciens, bénéficient d'un retour d'expérience plus large. En quoi les PPRT peuvent en bénéficier ?

Evolution de la réglementation sur les risques naturels

→ Anne-Marie LEVRAULT
DIRECTRICE RÉGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT DE LA BOURGOGNE

Les risques naturels sont variés et répandus sur le territoire – 15 000 communes sont concernées par les risques naturels. Les premières réglementations sur les risques naturels, ponctuelles et limitées, datent de 1935. Avec la loi de 1982 et les Plans d'exposition aux risques, s'est inaugurée une véritable politique étatique de prévention des risques en parallèle de la mise en place d'indemnités en cas de catastrophes naturelles. La loi de 1995 a simplifié la loi précédente, en introduisant les Plans de prévention des risques naturels prévisibles, qui

peuvent prescrire des mesures d'urbanisme afin de diminuer la vulnérabilité des biens existants. Ces Plans avaient deux objectifs : renforcer la protection des personnes et limiter les dommages aux biens. La loi de 2003 donne les outils pour que chacun soit un acteur responsable face aux risques dans les Plans de prévention des risques naturels (PPRN). Dès lors, il apparaît que **la clé du succès de leur mise en œuvre est la concertation** entre les collectivités, les élus et les citoyens et l'Etat.

Elaboration des Plans de prévention de risques miniers (PPRM) en Lorraine

→ Jérôme GOELLNER
ANCIEN DIRECTEUR DE LA DRIRE LORRAINE, CHEF DU SERVICE DES RISQUES TECHNOLOGIQUES AU MEEDDAT

Pour répondre aux problèmes liés aux anciennes galeries minières, la loi de 1999 crée les Plans de prévention des risques miniers (PPRM). De même nature juridique que les PPRN, ils sont spécifiques par leur matière et par la nature même des risques miniers, notamment leur concentration sur des superficies réduites. En Lorraine les bases des PPRM ont été définies en grande concertation avec les collectivités territoriales. Deux démarches ont permis leur mise en place : d'une part la description des aléas, d'autre part, l'élaboration de la doctrine de constructibilité. Pour la première phase, l'Etat a mis en place une structure d'expertise, Géodéris en l'occurrence, sur les risques existants. Cette doctrine a été difficile à mettre en place et a nécessité un réel travail collégial, et notamment la mémoire des communes quant aux galeries les plus anciennes. La seconde, la doctrine de constructibilité a établi les critères d'aménagement à respecter. Les prescriptions qui ressortent ont été définies par la Directive Territoriale d'Aménagement émise par le Conseil d'Etat et dont la valeur est supérieure à celle du SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale). Ce document a donc donné une forme unique à cette doctrine de constructibilité, cependant il a difficilement été accepté car il n'est pas adapté à chaque commune. Les PPRM fonctionnent efficacement aujourd'hui en Lorraine.

Les Plans de prévention des risques technologiques (PPRT)

→ Cédric BOURILLET
CHEF DU BUREAU DES RISQUES TECHNOLOGIQUES ET DES INDUSTRIES CHIMIQUES ET PÉTROLIÈRES AU MEEDDAT

La loi de juillet 2003 a créé les Plans de prévention des risques technologiques (PPRT), aujourd'hui au nombre de 423. Ils concernent 900 communes et peuvent s'appliquer à plusieurs sites Seveso à la fois. On retrouve deux phases dans l'élaboration des PPRT : l'expertise et la concertation. L'industriel apporte une expertise technique et scientifique précieuse dans l'élaboration des PPRT puisque c'est l'acteur qui connaît le mieux son établissement. Cette expertise est prise en charge également par l'administration.

La phase de concertation modifie les règles. **L'industrie n'est pas qu'une source de risque potentiel, elle est aussi une source de richesse**, elle est aussi une possibilité de développement du territoire. Aussi cette phase de concertation est une phase de travail avec les collectivités afin de réfléchir à un projet de territoire, à une stratégie globale.

Certains membres des Comités locaux d'information et de concertation (CLIC) peuvent avoir l'impression que la concertation ne se fait qu'entre l'exploitant et la DRIRE, justement parce que la première étape où l'on fait l'état des lieux des risques est assez technique et que ce sont les acteurs les plus armés pour prendre part à cette méthode.

Cédric Bourillet rappelle que les premières réflexions de maîtrise d'urbanisation sont nées bien avant les PPRT (1982), mais ceux-ci permettent d'avoir une palette d'outils plus large et plus aboutie.

La place de l'expertise dans les PPR

→ Vincent LAFLECHE
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'INSTITUT NATIONAL DE L'ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL ET DES RISQUES (INERIS)

L'INERIS est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) créé en 1990 et dont 75 % de l'activité est tournée vers l'expertise au bénéfice de tous les acteurs impliqués dans la gestion des risques. L'INERIS émet plusieurs réflexions sur la place de l'expertise dans les PPR. Premièrement, la recherche et l'expertise développent les connaissances qui permettent d'affiner l'incertitude. Deuxièmement, l'expert doit pouvoir communiquer sur l'existence d'incertitudes, en tentant d'y remédier par ses études quand cela est possible. Enfin, il doit faire preuve de capacité d'intervention dans les débats qui précèdent la prise de décision et la réglementation. Dans une logique de développement durable et à l'image du Grenelle de l'environnement, il doit alimenter et éclairer la concertation de connaissances techniques.

La concertation avec les associations dans les PPR

→ Robert TROUVILLIEZ
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE NORD NATURE ENVIRONNEMENT

Nord Nature Environnement regroupe 60 associations locales, et siège dans une centaine de commissions officielles. L'association a participé à l'élaboration du PPRT de Mazingarbe qui concerne les deux sites de Grande Paroisse et de SAV, tous deux sites classés Seveso Seuil Haut. Elle souligne l'écoute et la liberté d'expression qui lui ont été accordées dans ce cadre, et applaudit le renforcement des mesures de sécurité. Cependant, elle déplore que les risques les plus élevés aient été écartés en raison de leur improbabilité. Cela implique que le périmètre de sécurité de l'usine n'est pas aussi important qu'il le devrait. Par conséquent Nord Nature Environnement a refusé de signer ce PPRT et désignerait l'Etat et les entreprises responsables s'il arrivait une catastrophe.

Comparaisons entre les PPRN, PPRM et PPRT

→ Yvan RAZAFINDRATANDRA
AVOCAT ASSOCIÉ AU CABINET ADAMAS

Le cabinet conseille un certain nombre d'exploitants de l'industrie chimique et a travaillé pour le MEEDDAT pendant plus de huit mois à l'élaboration d'un guide de rédaction des conventions de financement des PPRT et d'un guide de rédaction de convention d'aménagement.

Il existe des éléments de rapprochement entre les PPR. Le premier point commun observé est la recentralisation du pouvoir : dans tous les PPR, l'Etat détient le pouvoir de décision au travers du Préfet. Sur le plan juridique, ces plans abordent le droit des biens puisqu'ils tendent également à créer des servitudes autour des zones et installations à risques.

Cependant, il existe aussi beaucoup de différences. Le législateur a forgé certaines notions dans les PPRN (par exemple la justification à l'expropriation) et a ensuite transposé le raisonnement aux autres PPR, sans considérer qu'il s'agit de sources de risques différentes et donc de responsabilités différentes. Par ailleurs, l'expropriation n'est pas incluse dans les PPRN et PPRM, elle y est une exception et est l'objet d'un calcul coût/avantage. Dans les PPRT, l'expropriation est au centre. Cela explique une part de la difficulté de leur élaboration.

Enfin, les PPRM se concentrent sur les risques qui apparaissent à l'arrêt de l'exploitation des installations minières, alors que les PPRT couvrent des installations en fonctionnement.

Echanges avec la salle

→ De la salle (députée de la Côte d'Or)

Témoignage d'une députée-Maire de la Côte d'Or, dont la commune cumule tous les PPR

Il existe un conflit entre les collectivités locales et les services de l'Etat, qui peuvent aller contre l'avis des commissaires enquêteurs. Par ailleurs, les élus soulignent l'importance de tenir compte de la mémoire des habitants, ce qui n'est pas souvent fait. Puis, il manque une prise en compte globale des risques et cela est difficile à comprendre lors qu'il y a des enjeux tels que la servitude. Enfin, il est dommage que les assurances refusent d'aider les riverains à mener des travaux de prévention, plutôt que de recourir à une indemnisation post-catastrophe.

→ Anne-Marie LEVRAULT

Il existe de fait une nécessité de raisonner en "bassin de risques", et les facteurs historiques devraient davantage intervenir dans les études. Les risques ne s'étudient pas de la même façon quand ils sont naturels et quand ils sont générés par les aménagements humains. Dans le premier cas on envisage une probabilité moyenne d'occurrence des risques.

→ De la salle (Maire de l'Hôpital)

La superposition des différents plans et dispositifs de réduction des risques (POI, PPI, PPR, PCS...) entraîne une confusion aux yeux des habitants. Il est difficile de communiquer face à la population devant un risque majeur : qui prend l'initiative, qui dirige les opérations, quel est le rôle des élus ?

→ Cédric BOURILLET

Ce qu'il faut retenir de ces différents dispositifs, c'est que trois piliers sous-tendent la stratégie globale. Le premier effort est la réduction des risques à leur source – ce qui relève plutôt de la responsabilité de l'exploitant et de l'Etat, le second est de mettre les personnes malgré tout exposées à l'abri – ce qui relève de la responsabilité de l'Etat et c'est l'objet des PPRT. Enfin, au-delà de la réduction du risque et de la sécurisation des riverains, il peut arriver une situation d'urgence ; les POI et PPI sont deux procédures pour y répondre.

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

→ De la salle (Maire, Secrétaire de l'ANCMRTM et membre du CSIC)

On ne peut pas se satisfaire de la situation. Le retard connu dans la mise en place des PPRT est énorme et bloque les collectivités dans leurs projets. Un exemple concret dans ma commune : je ne réponds pas aux 20% de logements sociaux, je paie donc à l'Etat 50 000 euros par an depuis 5 ans de pénalités. Or, je ne peux pas construire car le PPRT gèle l'urbanisme et est en attente de prescription du Préfet.

→ Réponse de Cédric Bourillet

Tant que les PPRT sont en cours d'élaboration, il est vrai que les communes ne peuvent prendre aucune mesure d'urbanisme mais le processus d'adoption des PPRT est long car il nécessite une vraie concertation et un modèle cohérent, valable pour plusieurs communes. Les expropriations doivent aussi avoir lieu dans un esprit de dialogue.

Synthèse

La mise en place des PPRM et des PPRN ont révélé l'importance d'un travail collégial, chaque acteur ayant un rôle à jouer, de la réduction du risque à la source à la mise en sécurité des personnes, de l'expertise à la prise de décision. Les débats ont bien montré que, s'il est important de faire appel à la mémoire des riverains pour établir la cartographie des risques, la concertation n'est jamais un moment facile : le portefeuille d'outils différents peut entraîner une certaine confusion auprès du grand public et la complexité des enjeux mérite une vulgarisation. Si les PPR naturels, miniers ou technologiques reposent sur des phénomènes différents, aux probabilités et effets bien distincts, c'est pourtant bien la concertation entre parties prenantes qui doit les rassembler et leur permettre une certaine mise en cohérence.

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

Atelier 3 Maîtrise des risques et formation des acteurs



Facteur humain, formation continue, acteurs, culture de sécurité.

L'inventaire des accidents technologiques de 2008 montre que la moitié des accidents graves sont dus à une défaillance matérielle ; les 2/3 ont au moins une origine organisationnelle et humaine (certains accidents pouvant être causés par les deux). Comment peut-on s'approprier une culture de sécurité en prenant en compte la complexité due au nombre croissant d'intervenants et la formalisation des responsabilités, afin que la sécurité devienne un comportement spontané et s'appuie sur des référentiels et des valeurs précis ?

Quels acteurs réunir pour la formation à la maîtrise des risques ?

• *Le poids de l'avis des sapeurs pompiers*

→ Philippe ANDURAND
LIEUTENANT-COLONEL DES SAPEURS-POMPIERS PROFESSIONNELS – MEMBRE DU CONSEIL SUPERIEUR DES INSTALLATIONS CLASSEES

A l'origine essentiellement prescriptif, l'avis du sapeur-pompier dans une commission de sécurité est devenu, suite au drame de Furiani⁶, conclusif. Par ailleurs, un certain durcissement dans la prise de décision, ayant pour conséquence l'avis défavorable, entraîne des ralentissements dans la réalisation des chantiers. Autour des deux aspects que sont la prévention et la protection, il s'agit aujourd'hui d'utiliser l'analyse de risque comme un moyen de déterminer la nature du danger et sa résolution. Le retour d'expérience permet de faire évoluer l'approche du risque.

6 - Le 5 février 1992, lors de la demi-finale de la coupe de France entre Bastia et Marseille, la tribune du stade s'est effondrée.

• *Les efforts des entreprises*

→ Guy MIGAULT
PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DE SÉCURITÉ À L'UIC⁷

A la suite de la catastrophe AZF⁸, l'UIC a réfléchi au moyen d'élever le niveau de culture générale des entreprises sous-traitantes en matière de sécurité et de prévention des risques. Un accord a été signé le 4 juillet 2002 entre l'UIC et quatre organisations syndicales pour mettre en place un référentiel commun, repris en 2003 par le ministère du Travail dans une loi pour les entreprises de la chimie. Malheureusement, le manque d'anticipation des pouvoirs publics mettra cette loi en échec. Le 20 décembre 2007, l'UIC cherche à aller plus loin en signant avec l'association MASE un accord pour la mise en place d'un système de certification/habilitation⁹, qui a pour objectif d'associer l'ensemble des acteurs.

• *Le challenge multipartenarial*

→ Philippe ESSIG
PRÉSIDENT DE L'INSTITUT POUR UNE CULTURE DE SÉCURITÉ INDUSTRIELLE, ANCIEN MINISTRE

Ministre au moment de la catastrophe AZF, j'ai ensuite créé un Institut qui regroupe, dans une grande volonté d'échanges, des industriels, l'ensemble des organisations syndicales, des universitaires, des administrations territoriales et nationales ainsi que des associations de défense de l'environnement. Améliorer la sécurité, favoriser le débat entre les institutions et les entreprises et acculturer l'ensemble des parties au problème de la sécurité sont les trois missions menées par l'Institut. Fonctionnant autour d'un conseil alimenté par un comité de pilotage scientifique et pédagogique, l'Institut consacre aussi son activité à la recherche, à la création de masters universitaires et à la formation continue.

Comment bâtir un contenu de formation de qualité ?

• *Le risk-manager, un médiateur*

→ Jean-Luc WYBO
MAÎTRE DE RECHERCHE À L'ÉCOLE DES MINES DE PARIS

La formation à la gestion des risques ne peut pas se limiter à une approche analytique des systèmes socio-techniques, en raison de la place primordiale que tient le facteur humain dans le fonctionnement des entreprises. Au sein d'une entreprise, on attend d'un "risk-manager", qu'il soit une personne de dialogue, d'interface, capable de comprendre les attentes des ouvriers. Pour comprendre les comportements, il doit se mettre à la place de chaque acteur, s'approprier la nature des relations entre eux, analyser les signaux d'incompréhension, même faibles, et favoriser la transparence de l'information, notamment entre niveaux hiérarchiques. Il doit aussi savoir s'adapter aux cultures et aux milieux différents auxquels il peut être confronté dans les entreprises internationales ou dans le cadre d'une collaboration avec des sous-traitants.

7 - Union des Industries Chimiques

8 - Le 21 septembre 2001 à Toulouse

9 - http://www.uic.fr/iso_album/plaquette_systemecommun_version_081001.pdf

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

→ Marie-Christine THERRIEN
PROFESSEUR DE GESTION DES CRISES À L'ÉCOLE NATIONALE D'ADMINISTRATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL (CANADA)

À la suite du grand verglas de 1998, qui avait paralysé une partie du Québec, a été créée une commission scientifique et technique qui s'est intéressée à la culture de sécurité civile. La formation des acteurs locaux (citoyens et intervenants) devient primordiale. Sa mise en place s'effectue au travers d'un ensemble de modules agréés par profils de compétences et encadrés par le Ministère de la Sécurité Publique. Par ailleurs, des formations universitaires à destination des gestionnaires du risque sont assurées, notamment par l'École Nationale d'Administration Publique (gouvernance et gestion de crise). L'approche développée au Québec est pragmatique et multidisciplinaire. Cependant, une réflexion plus large sur les besoins spécifiques des intervenants est nécessaire.

• Risque juridique

→ Manuel GROS
PROFESSEUR À L'UNIVERSITÉ LILLE II, DIRECTEUR DU MASTER DE DROIT DE L'ENVIRONNEMENT

La notion de risque technologique sous-entend celle, omniprésente, de risque juridique, une réglementation étant nécessaire pour établir les règles d'évaluation du risque et définir les responsabilités des différents acteurs. Dans la plupart des cas, l'obligation de réparation de dommages par les responsabilités apparaît logique alors qu'on oublie souvent d'intégrer la dimension juridique au stade de la prévention même du risque.

Dans toute formation, une approche transversale des sujets (sciences, techniques, droit...) est nécessaire afin de mélanger des spécialités dans un travail conjoint et d'introduire une logique de réflexe juridique.

• Le point de vue de l'Etat

→ Gilles DIOT
CHARGÉ D'ÉTUDES JURIDIQUES À LA DIRECTION GÉNÉRALE DU TRAVAIL, MINISTÈRE DU TRAVAIL, DES RELATIONS SOCIALES, DE LA FAMILLE ET DE LA SOLIDARITÉ

Il est nécessaire d'insister sur le fait que la santé et la sécurité au travail ne sont pas incompatibles avec la sécurité industrielle et la protection de l'environnement, comme on l'entend souvent. La formation doit aussi prendre en compte ces deux dimensions. La formation des salariés doit s'adapter aux caractéristiques des entreprises et aux risques rencontrés sur le terrain. Dans les établissements à haut risque, la loi Bachelot demande que les intervenants extérieurs soient aussi formés. S'agissant des membres des CHSCT de ces mêmes établissements, la loi renforce les prérogatives et l'obligation de leur apporter de la formation.

• Le point de vue des syndicats

→ Jacques FOURNIER
REPRÉSENTANT DE LA CFDT AU CONSEIL SUPÉRIEUR DES INSTALLATIONS CLASSÉES

Autant que les élites, les personnels au contact quotidien des risques doivent être formés à une culture de la sécurité qui n'est pas innée. Il est alors nécessaire de parler le même langage et de trouver les moyens techniques de les former à être opérationnels. La somme des compétences permettra de rendre sûr le fonctionnement des entreprises et il est nécessaire que toutes les personnes impliquées dans la sécurité travaillent ensemble.

Echanges avec la salle

→ De la salle
Comment évolue la formation à la culture de sécurité au quotidien ?

→ Philippe ESSIG
Le suivi de la formation est la première préoccupation de l'ICSI. Il est indispensable que tous les Français soient formés et s'approprient cette culture de la sécurité.

→ De la salle (Rectorat de Lille)
La formation au sein de l'Éducation nationale a été réduite depuis les années 1990 mais on essaie de développer la culture du risque majeur en favorisant notamment les partenariats avec les municipalités.

→ De la salle (Société Pyroban)
Lors de nos interventions dans les établissements à risques, nous observons le manque de mesures de sécurité et de formation des opérationnels. Nous pourrions aussi élargir le cercle des formations aux personnes exposées aux conséquences des accidents et donc aux riverains et aux personnels municipaux. En Haute-Normandie a par exemple été créé un CD-ROM sur les risques, destiné à tous les publics.

→ Guy MIGAULT
Nous subissons le morcellement de l'industrie française. Les moyens de coopération sur la formation sont aujourd'hui limités et la société civile ne réagit pas de manière coordonnée pour demander ces formations.

→ Philippe ANDURAND
La loi de 2004 a prévu des Plans communaux de sauvegarde (PCS) disponibles auprès de la Direction de la sécurité civile. D'autre part, les personnes confrontées aux risques, tout comme le sapeur-pompier, devraient être soumises à une formation constante, transversale à laquelle s'ajoutent des exercices réguliers.

→ Gilles DIOT
Afin d'améliorer les formations, il s'agit, dans une approche collective, de se concentrer sur les facteurs humains et opérationnels. Un décret sera prochainement adopté par le ministère du Travail.

→ Jean-Luc WYBO
La formation des opérateurs nécessite de travailler à plusieurs niveaux : les dirigeants d'entreprise, les risk-managers et les cadres, qui doivent être exemplaires, transparents et expliquer les risques.

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

Synthèse

Il ne fait aucun doute que les systèmes qui sous-tendent les questions de sécurité des processus industriels sont de plus en plus complexes et font intervenir un grand nombre d'acteurs. C'est la raison pour laquelle la loi a formalisé et prévoit encore de renforcer le rôle de certaines instances où la diversité des acteurs concernés est représentée (CLIC, CHSCT,...). La mise en place de formations scientifiques pour appréhender de façon analytique les systèmes socio-techniques caractérisant la sécurité ne pose pas de problème. En revanche, la formation des gestionnaires de risques à la prise en compte du facteur humain apparaît beaucoup plus délicate alors que le poids de ce dernier est considérable. Des pistes de réflexion ont été dégagées pour tenter de répondre à la question : "quelles actions de formation faut-il mener pour diffuser une culture de sécurité, au sein de l'entreprise ou en dehors?"

- Certaines entreprises développent des outils pour prendre en compte la sous-traitance comme un facteur de risque supplémentaire.
- Une exploitation plus profonde et plus systématique du retour d'expérience devrait être faite. Il est à noter que la judiciarisation de notre société constitue parfois un frein à cette démarche.
- Les formations supérieures devraient s'employer à intégrer du mieux possible la dimension humaine du risque, tant par leur contenu que par les formes pédagogiques employées.
- Il convient de ne pas se polariser sur la seule formation des élites, et d'accorder une juste place aux actions tournées vers les opérateurs qui sont "en première ligne" pour gérer les incidents.

La formation des membres des CLIC semble souvent insuffisante et plus largement, la formation/information du grand public pourrait être améliorée. L'exemple du dispositif mis en place au Québec mérite, à cet égard, toute notre attention.

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

Atelier 4 Transport de matières dangereuses, ports et gares de triage



Réglementation internationale, contrôles, formation, fret.

Un certain nombre de situations sont encore peu abordées par la réglementation et les procédures : concentration de colis de matières dangereuses sur des zones spécifiques, transporteurs étrangers aux niveaux de qualification non homogènes, formation. La Loi Risques de 2003 aspire à combler ce manque et le décret 2007-700 du 3 mai 2007 prévoit la réalisation d'études de dangers dans le domaine d'ici 2010. Quel est l'objectif de ce nouveau contexte réglementaire ? Comment appréhender avec précision un aléa par nature complexe et variable ? Les contraintes induites sont-elles compatibles avec la réglementation européenne ?

Les fondements de la réglementation internationale sur le transport des marchandises dangereuses

→ Helmut RHEIN
EXPERT AUPRÈS DE L'ONU POUR LE RÉGLEMENT INTERNATIONAL SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES DANGEREUSES

La réglementation, modale, est établie par l'Onu pour les transports internationaux. Ceci permet d'avoir l'assurance d'une harmonisation minimale entre les Etats afin de permettre la circulation des marchandises. Cette réglementation est révisée tous les deux ans afin de prendre en compte le retour d'expérience et l'évolution des techniques. Au niveau européen, le travail est réalisé par un "joint comittee". Depuis 1997, l'Union Européenne a imposé l'application de la réglementation internationale pour les transports domestiques (contrairement aux pays hors UE qui ont classiquement une réglementation moins contraignante pour les transports intérieurs). Afin de garantir la libre circulation des biens au sein de l'UE, les Etats-membres ne peuvent modifier que sur des

points précisés (sécurité intérieure notamment) les exigences imposées par la réglementation internationale modale. La réglementation internationale est très exhaustive (plus de 1 000 pages) et couvre tous les aspects du transport de marchandises dangereuses : conception, contrôle de fabrication, contrôles périodiques, transport, formation des transporteurs, etc.

La Commission Européenne a admis qu'il n'était pas nécessaire d'appliquer la directive Seveso 2 aux infrastructures de transport, compte tenu de la réglementation en place. Les différents pays introduisent progressivement des plans d'urgence pour ces installations, ce qui rendra le transport encore plus sûr.

→ Claude PFAUVADEL
ADJOINT AU CHEF DE LA MISSION DU TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES, MEEDDAT

La réglementation française est conforme aux textes internationaux. La France participe activement aux travaux internationaux, la réglementation internationale étant en elle-même très contraignante (beaucoup plus que ne l'était l'ancienne réglementation française). Les marges dont disposent les Etats-membres portent sur la "sécurité extrinsèque" (gestion des itinéraires, etc.), la sécurité intrinsèque étant gérée par l'application de la réglementation modale internationale. L'Autorité compétente peut prescrire l'itinéraire adapté pour tel ou tel transport (formellement, elle ne peut donc pas simplement interdire un itinéraire, ce qui est pourtant la pratique courante).

L'appui aux collectivités

→ Michel SACHER
RESPONSABLE DE L'ASSOCIATION CYPRES

La réglementation actuelle est bien faite et permet d'assurer la sécurité des transports. Les problèmes se situent aux interfaces (rail/route, route/port, etc.). Un bilan du transport des marchandises dangereuses a été réalisé en région Provence Alpes Côtes d'Azur (tous modes de transport). Ce bilan a nécessité deux années de travail et il en est résulté un livre blanc et un guide TMD à l'usage des élus (aide à la décision). Les élus sont en effet fréquemment confrontés à des problèmes en interface avec la question des transports de marchandises dangereuses, qu'ils assimilent souvent à des "bombes à roulette". Ainsi, la ville de Nice s'est interrogée sur la question de l'alimentation des stations service en ville, et plus globalement, des installations classées soumises à autorisation. La question qui se posait consistait notamment à savoir s'il était raisonnable de maintenir de tels équipements en ville. Un autre exemple peut être donné par la ville de Marseille, confrontée à des problèmes de stationnement des camions et des wagons sur ou à proximité du port. Le transit de marchandises dangereuses est interdit à Marseille, mais il n'existe guère de moyens efficaces de contrôle. Le transit constitue par ailleurs le cœur de métier du port de Marseille. Le transport de marchandises dangereuses comprend de nombreux acteurs et le problème réside dans leur articulation. Ainsi, un chauffeur routier arrivant à Marseille plus de 24 heures avant le départ du bateau n'a pas le droit de rentrer sur le port (application de la réglementation portuaire). Les chauffeurs déposent donc les plaques oranges et vont se garer ailleurs, sur une zone non sécurisée. L'une des questions de fond réside dans la prise en charge des surcoûts induits par le stationnement sur une aire sécurisée (qui paye ?). La clef de la maîtrise des risques liés au transport des marchandises dangereuses réside donc dans la gestion des interfaces. Il faut par ailleurs faire attention aux "fausses bonnes idées" (interdire un itinéraire peut ainsi conduire les transporteurs à prendre des itinéraires plus longs et plus dangereux, ce qui va à l'encontre de l'objectif recherché, qui consiste à réduire les risques).

001
002
003
004
005
006
007
008
009
010

Les interfaces

→ Francine KERAVEL
CHEF DE L'UNITÉ SÉCURITÉ DE L'ENVIRONNEMENT ET SÛRETÉ DE L'INFRASTRUCTURE DE RFF

RFF est propriétaire des infrastructures ferroviaires. En termes de maîtrise des risques, il est important de jouer sur l'ensemble de la chaîne de transport. De gros efforts ont été réalisés en matière d'interopérabilité (accroissement de la traçabilité, suivi des marchandises ferroviaires). En écho aux propos de M. Sacher, il est rappelé que les arrêts fonctionnels ne sont pas des stationnements (sinon un péage de stationnement serait exigé). L'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) accorde les certificats de sécurité aux transporteurs, après avis de RFF, avis portant sur le matériel utilisé, et non pas sur son SGS (Système de Gestion de la Sécurité). Il subsiste actuellement une certaine fragilité des interfaces, liée à l'insuffisance de mises en œuvre pratiques lors d'exercices. Pour être efficaces, les exercices doivent être préparés et cette préparation prend du temps. Il est par ailleurs clair que le retour d'expérience des événements survenus sur le réseau ou au niveau mondial doit être intégré, afin notamment de valoriser les bonnes pratiques.

Huit gares de triage sont concernées par le décret 2007-700 du 3 mai 2007 et font donc l'objet de l'élaboration d'une étude de dangers. Des plans d'alerte et de secours existaient déjà depuis longtemps. Ces plans ont été actualisés, ainsi que les dispositifs techniques qui s'y raccordent. Les études de dangers sont bien avancées, et mêmes achevées pour certaines d'entre elles. Il est important de se rappeler que les moyens financiers de RFF sont limités, et que l'entreprise doit donc faire des choix, souvent contraints (les moyens financiers engagés sur les gares de triage ne serviront pas à résorber les points noirs liés aux passages à niveau). Au sein de RFF, le travail est géré par un seul interlocuteur, de manière à conserver une approche homogène au niveau national. Le travail est effectué sur la base d'études génériques (gares de triages, plates-formes multimodales, etc.). Le travail comporte une analyse des infrastructures, du matériel roulant, des modalités d'exploitation. Des guides techniques sont mis à disposition des gares. La sûreté des transports réside avant tout dans le respect des procédures.

→ Jean-Claude LARRIEU
DIRECTEUR DU PÔLE D'ACTIVITÉS CHIMIE-LOTISSEMENT DE FRET SNCF

La SNCF impose une formation de base aux risques TMD à tous les agents susceptibles de s'approcher d'un wagon TMD (connaissances minimales en termes de repérage). Les agents intervenant dans le processus de transport de marchandises dangereuses reçoivent par ailleurs une formation adéquate. Il rappelle que la sécurité du transport des marchandises dangereuses par rail est avant tout un problème de sécurité des transports ferroviaires, très largement conditionné par les questions de sécurité du transport de voyageurs (diminution du nombre d'accidents et du nombre de victimes par accident). La SNCF a clairement fait le choix d'aller au-delà de la réglementation pour assurer une sécurité renforcée. Ainsi, le RID demande un contrôle par sondage de la documentation et des wagons. La SNCF, comme d'autres transporteurs, impose un contrôle systématique. L'encadrement de terrain s'assure des performances opérationnelles des opérateurs. L'ensemble de la documentation applicable est accessible aux agents grâce à une base de données interne. Par ailleurs, la SNCF dispose d'un réseau d'experts (onze experts compétents, répartis sur le territoire).

→ Florence DUPASQUIER
PDG DU GROUPE SAMAT

Le terme "bombes à roulettes" employé précédemment ne correspond pas à la réalité du terrain. Les opérateurs du transport de marchandises dangereuses par route sont responsables et vont au-delà de la réglementation.

Ainsi, pour SAMAT, la prévention des risques commence dès la phase de recrutement des conducteurs (tutorat, accompagnement, formations internes poussées). Le matériel de transport est lui-même contrôlé au-delà des prescriptions réglementaires (réalisation de contrôles techniques intermédiaires). SAMAT dispose de "moniteurs sécurité" qui accompagnent les conducteurs pour renforcer la sécurité de leur mode de conduite (style de conduite, prise en compte de la fatigue, répétitivité des tâches, etc.).

→ Dominique HEUZE
CONSEILLER À LA SÉCURITÉ TRANSPORT, AIR LIQUIDE

Air Liquide utilise très majoritairement le transport par route pour desservir des clients sur l'ensemble du territoire, peu sont embranchés. Air Liquide va largement au-delà de la réglementation pour le matériel qu'il utilise. Ainsi, chaque transporteur retenu par Air Liquide dédie à cette entreprise des chauffeurs (qui ne font donc pas autre chose). Air Liquide réalise des exercices réguliers et assure des formations spécifiques pour ses intervenants (les conducteurs sont généralement spécialisés pour un type de gaz. Un conducteur d'oxygène liquide reçoit 4 jours de formation spécifique Air Liquide, et suit ensuite une période de conduite en double).

→ Henri FOLLIN
COMMANDANT DU PORT AUTONOME DE BORDEAUX

Sur un flux de 9 millions de tonnes au port de Bordeaux, 50% sont constitués de matières dangereuses, les trois quarts étant des hydrocarbures (ou des vrac liquides). Un port est une zone de rupture de charge typique. Chaque mode de transport dispose de son propre règlement modal, auquel s'ajoute un règlement propre à la manutention, décliné localement pour prendre en compte les spécificités de chaque port. L'architecture réglementaire actuelle comporte des effets pervers qui sont bien connus et déjà évoqués précédemment : comme la réglementation maritime est très stricte et que les horaires ne sont pas nécessairement garantis (aléas météorologiques), il peut y avoir des temps d'attente importants. Les conducteurs restent alors fréquemment en dehors de l'enceinte des ports pour ne pas avoir à supporter les coûts de surveillance. Il n'est pas toujours pertinent de se focaliser sur les marchandises dangereuses. Le navire lui-même peut être dangereux pour l'environnement, même s'il ne transporte que des marchandises non dangereuses. Les personnels des ports sont formés spécifiquement aux risques TMD.

Echanges avec la salle

Un participant dans la salle s'inquiète de l'écart entre la théorie définie par la réglementation et l'application concrète sur le terrain (adaptation à l'environnement de travail notamment). Le vieillissement de certaines installations de transport ferroviaire est par ailleurs montré du doigt. La plupart des chauffeurs routiers utilisent aujourd'hui des GPS. Les fabricants de ce type de matériel ne proposent pas de matériel adapté au TMD. Il faudrait améliorer les GPS pour avoir connaissance des trajets réglementés. Il faudrait par ailleurs retravailler la logique des itinéraires de transport (certains itinéraires, interdits, pouvant conduire à des reports sur des voies plus dangereuses et exposant parfois davantage de population).

→ Francine KERAVEL

Le budget de RFF est limité et certaines mesures prennent du temps à se mettre en place. RFF doit par ailleurs résister aux nombreuses pressions qui se font jour pour traiter prioritairement tel ou tel point noir alors que les véritables enjeux peuvent être ailleurs (sur-réaction à chaque accident survenant sur un passage à niveau

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

notamment). Au delà de l'état des installations il est nécessaire de vérifier les pratiques qui mettent à mal l'application de la réglementation (lecteur DVD au poste de conduite, etc.).

M. Delpeches (CFDT Chimie) intervient dans la salle pour rappeler qu'il existe un fort décalage entre le portrait parfois idyllique qui a été dressé par les intervenants et la réalité du terrain. Il est ainsi courant de voir des transporteurs lettons, russes ou polonais dont on peut s'interroger sur le niveau de formation. Ces chauffeurs ne comprennent bien souvent pas les langues dans lesquelles sont rédigées les consignes qu'ils doivent appliquer. La sous-traitance s'est généralisée dans le domaine des transports et pose de nombreuses difficultés.

→ Helmut RHEIN

Les conducteurs des pays de l'Est sont contrôlés très sérieusement en Allemagne et il n'a pas été mis en évidence de différence notable en matière de formation par rapport à ce qui se pratique en Europe de l'Ouest.

→ Florence DUPASQUIER

Les cahiers des charges des grands clients excluent de manière explicite le recours à la sous-traitance pour le transport de marchandises dangereuses. D'une manière générale, le transport des marchandises dangereuses est moins exposé à la concurrence des pays de l'Est que les autres types de transport.

Un intervenant dans la salle précise que la Commission Européenne vient de réaliser une étude portant sur l'application de la directive Seveso au TMD. Cette étude suggère de prendre en compte les nœuds de transport dans les futures évolutions de la directive Seveso.

M. Simplet, CGT Sea France, évoque le hiatus existant entre la réglementation des transports terrestres et la réglementation maritime, plus souple. Il signale par ailleurs qu'il faut faire la distinction entre les entreprises de transport spécialisées dans le TMD, comme SAMAT, et les autres entreprises, au sein desquelles la formation des conducteurs est beaucoup plus légère. Ainsi, pour les transports transmanche, de nombreux chauffeurs n'ont pas les formations nécessaires. Le risque d'être pris est faible et les amendes ne sont pas incitatives (il n'y a jamais de poursuites pénales).

→ Claude PFAUVADEL

Les obligations réglementaires s'appliquent à tous les Etats-Membres de l'Union Européenne, et au-delà dès lors qu'il s'agit de transports internationaux. On peut parfois s'interroger sur la qualité des formations mises en place par certaines autorités compétentes. Il appartient à chaque Etat de vérifier l'application de la réglementation, mais ces contrôles ne peuvent pas être réalisés sur tous les transports.

M. Bachelet, élu CGT et membre du CLIC du Havre, complète les propos de M. Simplet en indiquant qu'il est possible d'observer des bateaux d'éthylène comportant des équipages "exotiques" absolument pas formés aux risques TMD. Les risques induits par ces navires ne sont pas pris en compte dans les études de dangers des installations. Il précise par ailleurs que la notion de "wagon sûr à l'arrêt" est une vue de l'esprit, les nombreux wagons "taggés" circulant sur les voies montrant que ceux-ci sont faciles d'accès. Il s'interroge sur la recherche d'un autre mode de production, plus rationnel et limitant les transports de matières dangereuses.

→ Michel SACHER

Il est possible de mettre en œuvre des politiques permettant de rapprocher production et consommation.

→ Florence DUPASQUIER

Un transporteur routier de marchandises dangereuses fait attention à ce qu'il fait car il sait que sa vie est en jeu. Les TMD sont moins accidentogènes que le reste des transports, ce qui atteste bien de ce souci permanent de sécurité.

Francine Keravel intervient pour nuancer les propos de M. Sacher en réponse à M. Bachelet, en indiquant qu'une diminution des transports peut facilement être mise en œuvre par un accroissement des volumes stockés, ce qui ne va pas nécessairement dans le sens global de la sécurité, recherché par tous.

Synthèse

Au regard du faible taux d'accidents dans le transport de matières dangereuses, on peut se satisfaire de la réglementation. Il reste néanmoins des axes d'amélioration. L'atelier a permis d'en relever au moins trois. En premier lieu, les interfaces entre les différents modes de transport restent à parfaire. Par exemple, la réglementation prévoit qu'un camion ne peut stationner plus de 24 heures dans un port : que faire lorsque les conditions climatiques ne permettent pas le transfert de la cargaison ? Par ailleurs, il faut mener une réelle réflexion sur les conditions d'application de la réglementation dans chaque Etat membre. La formation est une des réponses que l'on peut apporter, dont les élus sont d'ailleurs demandeurs, tout comme plus d'information. Enfin, le renforcement des contrôles permettrait d'améliorer les conditions connues sur le terrain.

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

Atelier 5 Recherche et études dans le domaine des risques



Appropriation, expertise, partenariat, chercheurs, pluridisciplinarité.

L'objet de cet atelier est d'aborder la recherche sous la problématique de l'appropriation. Plutôt qu'affirmer qu'il faut plus de recherche, ce qui ne ferait pas avancer les débats, il faut se demander comment on s'approprié la recherche, ce que l'on en fait. En quoi la recherche est reprise dans nos réglementations, textes de lois et décrets ? Comment les industriels utilisent et s'approprient les résultats de la recherche ? Quelles sont les conséquences pratiques de la recherche dans notre approche de la gestion des risques ?

Stratégie d'un grand groupe

→ Jean-François MINSTER
DIRECTEUR SCIENTIFIQUE DE TOTAL

Une entreprise comme Total se trouve confrontée à la problématique des risques dans différents domaines : la santé, l'environnement, mais aussi le facteur humain. Or Total ne possède pas les compétences internes pour mener à bien des travaux de recherche dans ce domaine. C'est pourquoi des partenariats ont été créés sous la forme de contrats de recherche¹⁰. Dans le but de valoriser la connaissance acquise, la recherche s'organise comme une co-construction pluridisciplinaire. L'appropriation par les acteurs s'opère par la formation continue adossée à la recherche. Pour améliorer la sécurité industrielle, il est indispensable de mettre en contact les acteurs et d'entrer dans un mécanisme de débat. L'ennemi de la sécurité, c'est l'habitude, il faut donc se remettre en cause en permanence et passer d'une logique d'organisation à une logique de responsabilisation, de communication, de modification de comportements et de sensibilisation.

¹⁰ - 600 contrats dont un avec l'ICSI à Toulouse ou encore avec l'INERIS.

Recherche partenariale

→ Franck GUARNIERI
DIRECTEUR DU PÔLE CENTRE DE RECHERCHE SUR LES RISQUES ET LES CRISES (CRRC) DE L'ÉCOLE DES MINES DE SOPHIA ANTIPOLIS

Soutenu par des partenaires privés, le laboratoire du CRRC est un des rares laboratoires français pluridisciplinaires. **La recherche partenariale est un accélérateur d'opérationnalisation de la problématique du risque**, car elle réduit les temps d'appropriation des modèles développés par le laboratoire. Le laboratoire cherche néanmoins à maintenir ses propres thématiques, afin d'anticiper les futures problématiques de risques, et dans un souci de réduire le décalage entre la représentation et la réalité d'une activité. L'appropriation des outils pour améliorer le facteur humain est extrêmement lente puisqu'elle ne se fera, dans les entreprises, que dix à quinze ans après la recherche. **L'ingénierie doit se développer car elle est indispensable pour permettre l'appropriation des thèses de recherche, qui restent bien souvent méconnues.**

Communication et risques

→ Jacques REPUSSARD
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'INSTITUT DE RADIOPROTECTION ET DE SÛRETÉ NUCLEAIRE

La problématique de la gestion des risques nucléaires est triple : la résistance des installations nucléaires, l'impact d'un accident sur la population et l'effet et la réduction des rejets chroniques. La gestion du risque doit aussi prendre en compte le fait que la population ne saisit pas bien que le risque est inhérent à toute activité industrielle et que la science, en lien avec les pouvoirs publics, permet de progresser dans ce domaine. Pour répondre à des enjeux tels que l'écologie et la santé publique, l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire, dans une démarche d'anticipation, réalise des études mobilisant les sciences récentes dans des partenariats avec des chercheurs. Pour être accessibles à la population, ces études sont publiées et leur sujet débattu.

Accompagnement par les politiques publiques

→ Eric VINDIMIAN
CHEF DU SERVICE DIRECTION DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES ET ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE AU MEEDDAT¹¹

Les politiques publiques financent la science par qui elles ont besoin d'être éclairées. Afin de rendre les résultats des recherches accessibles et lisibles par tous, les chercheurs fournissent un compte rendu de leurs travaux, de quelques pages, qu'ils diffusent par Internet ou lors de colloques. La gestion des risques n'est cependant pas le seul fait du chercheur, puisque ce sont les opérationnels qui l'appliquent et qui doivent s'approprier les résultats de la recherche.

La France étant le pays le plus nucléarisé du monde, il doit être le meilleur en gestion des risques. La société civile s'associe aux travaux de recherche au travers des organismes de recherche. Le savoir est plus réparti qu'on ne le croit, notamment au sein du grand public qui contribue à la pertinence de l'évaluation des risques.

¹¹ - Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

Partage européen des résultats de recherche

→ Olivier SALVI
DIRECTEUR DU GROUPEMENT EUVRI, CHARGÉ DU DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL DE L-SURF, INERIS

L'industrie et les problématiques de risques étant internationales, l'expertise des risques doit se faire à la même échelle et dans un cadre de référence commun, tout en étant pluridisciplinaire. Les industries opérant dans un marché européen fragmenté se heurtent aux réglementations nationales différentes, entraînant des délais supplémentaires et des controverses sur l'utilisation des produits. La variété des points de vue doit offrir des solutions et permettre des échanges commerciaux plus rapides. Pour harmoniser les règles d'un pays à l'autre, et ainsi acquérir un poids mondial, les membres européens doivent mettre en place une programmation conjointe et partager les résultats de leurs recherches. La mobilité des chercheurs et des étudiants ainsi que la mise en place d'un guichet unique pourraient permettre d'identifier les meilleures pratiques existantes. L'efficacité de l'investissement dans la recherche y gagnerait.

Nouveaux risques, nouvelles approches

→ Patrick LEGRAND
VICE-PRÉSIDENT DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Un grand nombre d'innovations technologiques produisant des risques n'intègrent pas, en amont de leur processus d'élaboration, de recherches sur ces risques nouveaux. L'apport de l'expérience de chacun, au-delà de celle des seuls scientifiques, contribue à appréhender les risques. Il s'agit aussi d'incrémenter cette co-construction de références précises et enfin de revisiter les modes de raisonnement en intégrant des études d'impacts aux recherches. La science doit évoluer et prendre en compte les nouvelles problématiques et les nouveaux processus. Il faut remettre en question la permanence des disciplines et favoriser leur enrichissement mutuel.

Echanges avec la salle

→ De la salle

Quels sont les sujets actuels de recherche qui permettraient de connaître les risques de demain ?

→ De la salle (une doctorante collaboratrice de Franck Guarnieri)

Les travaux sur les signaux faibles et signaux précurseurs, à partir de bases de données d'accidents, visent à développer des attitudes préventives.

→ Eric VINDIMIAN

Il existe encore un grand nombre de questions sans réponse dans le domaine des risques. On ne sait, notamment, pas estimer les risques chroniques qui nécessiteraient des outils in vitro. La biodiversité est un champ nouveau à risques majeurs, et le sujet des interactions entre industrie et les risques naturels ainsi que le réchauffement climatique doit encore être étudié. Il faut créer des outils d'observation des risques mais ne pas laisser l'observation des risques aux ingénieurs.

→ Olivier SALVI

Le développement des véhicules fonctionnant avec les nouvelles énergies pose la problématique de la gestion des risques dès leur conception. Il s'agit d'aller au-delà de la seule prise en compte de ces nouveaux risques et de combiner les connaissances.

→ Jean-Marc PICARD

Les réglementations sont alimentées par des études et non par la recherche. Le domaine du nucléaire applique l'intégration des risques en amont de ses projets. La recherche doit aussi s'intéresser à la manière dont la réglementation est produite.

→ De la salle

En matière de risque, la réputation de l'entreprise joue un grand rôle. Parfois, le public ne croit pas à la communication mise en place par l'industriel. Il est indispensable de travailler sur la crédibilité encore plus que sur l'appropriation.

→ Jean-François MINSTER

La dimension environnementale est, aujourd'hui, intégrée dès le départ dans les projets menés par le groupe Total. Le comportement vis-à-vis du risque environnemental est différent de celui vis-à-vis du risque industriel parce qu'il ne touche pas directement la personne. La présentation préalable des risques par Total, dans un souci de crédibilité auprès de la population s'effectue lors de débats où sont confrontées des positions idéologiques différentes.

→ Jacques REPUSSARD

L'harmonisation en gestion des risques est difficile parce qu'elle crée l'habitude, la routine et donc une moindre vigilance. Il faut progresser tout en conservant un esprit critique.

Synthèse

Le premier constat qui ressort de cet atelier est la lenteur de la diffusion de l'information, lenteur due à des facteurs humains et organisationnels. Il existe toujours un temps de latence entre la production du savoir et son appropriation. Des efforts restent à faire dans ce domaine. Les chercheurs reconnaissent y avoir un rôle à jouer, mais refusent d'assumer seuls cette tâche. L'approche des risques étant de plus en plus intégrée dans la société, la notion de rencontre est centrale. La collaboration et le partenariat entre chercheurs et industriels ainsi que la mobilité des étudiants sont facteurs d'accélération du partage du savoir. Dans un contexte d'exigence sociétale de plus en plus forte, l'évaluation des risques est meilleure lorsqu'elle est partagée avec les citoyens. La recherche se doit d'éclairer la société et les débats, doit permettre de faire émerger des problématiques, à l'image des débats qui ont entouré les risques liés aux OGM. La recherche doit être abordée sous un angle pluridisciplinaire, multi-secteurs et international. Les intervenants ont ainsi fait ressortir l'importance de l'appropriation de la recherche, que ce soit par les industriels, par les pouvoirs publics, par les chercheurs entre eux ou encore par le grand public.

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

Atelier 6 Maîtrise des risques et démocratie écologique



Débat public, Grenelle, CLIC, SPPPI, organe de débat.

Le débat, étape préalable à toute décision concernant l'environnement, est largement répandu en France (CLIC, SPPPI, PPI...) ; explorons ensemble ses limites et ses améliorations possibles.

Les réussites du débat public

- **Le niveau du débat public sur le risque élevé par le Grenelle de l'environnement**

→ Michèle ROUSSEAU
ADJOINTE DE LA COMMISSAIRE GÉNÉRALE AU DÉVELOPPEMENT DURABLE, MEEDDAT

Le Grenelle de l'environnement possède une quadruple originalité. Les deux premières sont que ce large débat a réuni tous les acteurs - en cinq collèges de même taille - et permis d'évoquer tous les sujets. La troisième est que l'on ne connaissait pas son issue au départ. Et enfin, la dernière originalité est la mise en place d'un comité de suivi qui se réunit tous les deux mois afin de rendre compte de l'avancement des engagements pris.

Les risques industriels et technologiques, déjà abordés par la Loi Bachelot de 2003, n'ont pas été traités en tant que tels dans le Grenelle de l'environnement.

- **Alsace Nature, une fédération dont l'expertise est entendue par les autorités**

→ Jean WENCKER
VICE-PRÉSIDENT D'ALSACE NATURE

La représentativité d'Alsace Nature dans la société civile est assurée par sa constitution et par son ancienneté. Alsace Nature, fédération de 150 associations (née des troubles nucléaires de la Ruhr), est forte de 40 années d'expérience l'ayant amenée à constater notamment que la meilleure protection des sites réside dans la propriété foncière. Elle participe, à la demande des autorités, à toutes les commissions administratives alsaciennes.

L'Alsace étant une terre industrielle, ses citoyens sont concernés par les risques industriels (chimique, matières dangereuses...). La dimension transfrontalière de l'Alsace lui a aussi permis de s'enrichir d'une vision étrangère du risque technologique.

Le concept d'Alsace Nature s'est rapidement généralisé aux autres régions de l'hexagone, une confédération nationale nommée "France Nature Environnement" fonctionne par réseaux d'experts (eau, agriculture, déchets...).

Les limites des organes de débat

- **Les limites du Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles (SPPPI)**

→ Jean-Claude WEISS
MAIRE DE NOTRE-DAME-DE-GRAVENCHON - PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE CAUX-VALLEE-DE-SEINE

Le SPPPI réunit les acteurs intéressés par l'environnement dans un lieu de concertation et d'échanges, et possède une cellule d'information. Les limites de cette organisation sont liées à l'étendue de son aire d'influence. En effet, l'information doit se faire au plus près des populations (avec des réunions publiques). Cette dimension locale se retrouve au sein des Comités locaux d'information et de concertation (CLIC) où les représentants des associations et des entreprises locales échangent sur leurs soucis quotidiens, qui sont ensuite relayés plus aisément auprès des populations.

- **Le débat doit être organisé en amont de la décision**

→ Philippe DESLANDES
PRÉSIDENT DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

L'objectif d'un débat est de discuter des opportunités, des objectifs et des caractéristiques d'un projet. Les limites du débat public apparaissent lorsque, par manque d'information, les entreprises à risques ne peuvent donner de réponses. La perception du risque évolue en fonction de l'implication du public à la décision. Le débat permet une meilleure compréhension du risque : informer est une exigence.

Il ne doit cependant pas chercher à atteindre un consensus ni co-construire un projet mais plutôt faire émerger une controverse, identifier les acteurs et ouvrir la voix aux négociations et aux décisions éclairées. Les politiques générales mériteraient aussi d'être débattues en amont.

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

Des débatteurs à différentes échelles

• Les difficultés du débat entre administration et public

→ Pascal MONBAILLY
PRÉSIDENT DE L'UNION DES INDUSTRIES CHIMIQUES (UIC), NORD – PAS-DE-CALAIS

Les discussions sur les risques ne sont pas apparues avec le Grenelle de l'environnement, ce dernier les a simplement mises en exergue. Néanmoins, on peut s'interroger sur la réglementation qui en ressortira et qui pourrait constituer un frein au développement des entreprises. Celles-ci devraient pouvoir être incitées plutôt qu'être soumises à une législation et être également replacées au cœur du débat.

• Expérience canadienne

→ Jean-Paul LACOURSIERE
PROFESSEUR AU DÉPARTEMENT GÉNIE CHIMIQUE DE L'UNIVERSITÉ DE SHERBROOKE, CANADA

Au Canada, ce n'est qu'en 2003 qu'une législation nationale Seveso a été mise en place : le contexte est complexe car les pouvoirs politiques sont partagés entre le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces.

Le Canada a inventé un dispositif de gestion responsable où le leadership s'exerce à la base, par les industries et les citoyens. Ainsi, le Conseil canadien des accidents industriels majeurs a été créé et a évolué localement en comités mixtes. Le dialogue y est productif tout en étant peu appuyé par les pouvoirs législatifs.

• Dialogue avec les entreprises à risques

→ Jean WENCKER
VICE-PRÉSIDENT D'ALSACE NATURE

Alsace Nature et France Nature Environnement ont un point de vue global sur les industries à risques : certaines ont compris qu'il en va de leur image politique de respecter l'environnement tandis que d'autres utilisent encore des outils industriels obsolètes qui ne garantissent pas la sécurité. Des discussions constructives existent avec le monde industriel, mais des progrès restent à faire. La solution se trouve peut-être auprès des ONG qui sont capables de mener un travail politique et de faire accepter des mesures difficiles.

• Le rôle des salariés dans le débat sur l'acceptation du risque

→ Eric THOUZEAU
SECÉTAIRE NATIONAL DE L'UGICT CGT¹²

Les chefs d'entreprise privilégient souvent des solutions peu coûteuses et de court terme (CDD, sous-traitance...) peu propices à la prévention des risques. Dans ces conditions, il est difficile pour les salariés de s'approprier une telle démarche de prévention du risque. Pour pallier cela, il est indispensable d'augmenter les prérogatives des Instances représentatives du personnel en matière de protection de l'environnement. Ainsi, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, la CGT a proposé de renforcer le rôle des CHSCT¹³ en matière d'environnement, de développer une mission d'information et d'expertise au sein des comités d'entreprises et de protéger les lanceurs d'alerte.

¹² - Union générale des ingénieurs, cadres et techniciens – Confédération générale du travail.

¹³ - Les Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) deviendraient des CHSCTE avec l'adjonction de l'environnement dans ses prérogatives.

Echanges avec la salle

→ De la salle
Qu'en est-il du droit à la contre-expertise dans la procédure de débat public ?

→ Philippe DESLANDES
Le public attend que l'expertise soit pluraliste et contradictoire. Or elle est conduite par le maître d'ouvrage qui ne peut produire de contre-expertise dans le délai du débat. Le comité de suivi du Grenelle a évoqué la mise en place d'un débat sur la gouvernance après-débat qui aurait lieu entre le débat et l'enquête publique, ce qui serait un pas en avant.

→ De la salle
La multiplication des étages de décisions rend le débat plus compliqué, le SPPPI pourrait par exemple prendre en charge l'animation des autres structures de concertation pour recentrer les débats.

Synthèse

L'atelier relève une évolution sociétale : de la notion de diffusion d'information, nous sommes passés à la gouvernance et à la participation, via la transparence. Dans ce processus de partage d'information, l'expertise doit jouer un rôle de contradicteur pour alimenter les débats. Il reste cependant nécessaire de réduire l'asymétrie des moyens dont disposent les différents acteurs qui y participent. L'expérience fait remonter les limites de la transparence, par exemple, dans le cas d'un salarié hésitant à témoigner pour ne pas mettre son emploi en danger.

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

Atelier 7 Les conséquences sanitaires des accidents industriels majeurs



Post-accident, risques sanitaires, anticipation, long terme, AZF.

Les accidents industriels majeurs ont toujours des conséquences sanitaires ou environnementales. Certaines des conséquences de ces accidents sont sensibles sur la durée et passée la phase de crise, des actions sont à mener : c'est la gestion du post-catastrophe. Ce sujet est encore trop mal connu et l'objectif de cet atelier est d'une part de faire le bilan des connaissances et d'autre part de dégager des pistes d'action.

Bilan des connaissances

→ Philippe HUBERT
DIRECTEUR DES RISQUES CHRONIQUES AU COMITÉ DE LA PRÉVENTION ET DE LA PRÉCAUTION (CPP) DU MEEDDAT

Le CPP a entamé en 2006, à la demande de la Ministre de l'Environnement de l'époque, un travail de capitalisation des connaissances sur les conséquences des catastrophes naturelles et humaines et la façon de gérer leurs conséquences. Ce travail a été rendu en milieu d'année 2008. Une catastrophe se caractérise par l'enchaînement complexe de ses conséquences ; par ses impacts immédiats et/ou différés, sur l'environnement, l'économie, et/ou la santé ; et par l'échelle, plus ou moins grande, à laquelle elle se passe et dont dépendra cet enchaînement. Quels sont les points communs et quelles connaissances communes à construire ?

Parmi les conséquences, on peut citer :

- Les atteintes directes aux milieux
- leur contamination qui peut entraîner des conséquences différées (exemple de l'accident de Seveso) avec des impacts écologiques, économiques (pertes de marchés et de ressources) et sanitaires (effets différés physiologiques et/ou psychologiques).

Il faut en particulier bien penser à l'impact sur les décontaminateurs, et sur les déchets. Les enchaînements liés à une catastrophe sont complexes.

• Retour d'expérience de la catastrophe de l'usine AZF

→ Philippe PIRARD
MÉDECIN ÉPIDÉMIOLOGISTE AU DÉPARTEMENT DE SANTÉ ENVIRONNEMENT DE L'INVS

L'InVS a pour mission de surveiller la santé des Français et leur exposition aux risques sanitaires. En cas de crise, l'Institut intervient en tant qu'expert, notamment pour évaluer l'impact sanitaire des catastrophes. Dans le cas de l'usine AZF, la Cellule inter-régionale d'épidémiologie (CIRE) a été sollicitée pour évaluer les risques que représentait le nuage toxique formé, notamment sur le long terme et la destruction d'un grand nombre d'habitations.

Un suivi épidémiologique a dû être mis en place ce qui a nécessité de :

- caractériser l'impact sanitaire
- recueillir les données
- réaliser des études épidémiologiques.

Il est apparu qu'il était difficile de centraliser le minimum d'informations nécessaires, ce qui pose la question de l'alimentation des systèmes d'information de santé : il faut se préparer en amont à mesurer la pollution de l'environnement à temps. Il est finalement apparu que la toxicité du nuage n'était pas majeure, quelques irritations étant cependant à signaler, mais la fréquence d'apparition de l'asthme n'a pas augmenté. En revanche, des troubles auditifs sont à signaler ainsi que des traumatismes psychiques (affectant 15% à 20% de la population concernée 18 mois après). Des troubles dépressifs ont été relevés. Des difficultés sont également à signaler chez les enfants, avec une certaine persistance dans le temps. Un comité d'écoute des populations concernées a été mis en place et a fonctionné jusqu'en 2008. Une cohorte de travailleurs est aujourd'hui toujours suivie. Un comité scientifique a également été mis en place. Tous ces travaux montrent l'importance de travailler en amont pour être en mesure de récupérer les informations et pour préparer des états de référence.

• Point de vue des victimes

→ José CAMBOU
PILOTE DU RÉSEAU SANTÉ ENVIRONNEMENT DE FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT (FNE)

La première difficulté a été de définir qui sont les victimes. Pour FNE, ce sont les personnes touchées dans leur corps, leurs biens, leur emploi et les services notamment publics auxquels ils accédaient avant la catastrophe, y compris les transports en commun. L'ensemble de ces problèmes a des effets sur la santé.

L'étude InVS réalisée à Toulouse "conséquences sanitaires de l'explosion survenue à l'usine AZF le 21/09/2001" confirme ce que nous savions déjà : là, comme ailleurs en général, les populations les plus proches sont des **populations socialement défavorisées** (emploi, culture, langue, etc...) et les résultats de cette étude sont même sans doute sous-estimés sur certains points notamment parce que le critère "comprendre le français" était obligatoire pour être inclus dans l'étude.

Sauf cas de blessure apparente, la **santé n'a pas été la 1^{ère} préoccupation des victimes**. Souvenez-vous par exemple, que de l'ordre de 50 000 personnes étaient sans fenêtre et dont une partie avait les appartements ou maisons dévastés !

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

Face à l'ensemble des problèmes rencontrés on s'aperçoit vite d'une très grande inégalité car il y a un problème crucial qui est celui des **ressources** :

- financières certes mais c'est bien d'autres choses :
- avoir des réseaux de connaissances et d'appui,
- savoir ou savoir chercher de l'information,
- savoir faire des démarches, des dossiers, etc,
- mais aussi l'importance pour chacun de sa santé antérieure, de son caractère, de son énergie pour réagir et faire face.

Malgré ce qui sera organisé par les autorités compétentes qui sont ressenties comme débordées, en fait le sentiment dont témoignent les victimes est un sentiment de solitude ; 7 ans après quand on leur demande de formuler un résumé de ce qu'elles ont vécu elles parlent toutes de **solitude** "on nous a laissés seuls devant des problèmes matériels et santé" me disait l'une d'entre elle encore dimanche.

Solitude face à tout et en plus en concurrence entre victimes pour obtenir réparations de ses lieux de vie mais aussi des appuis en matière de santé.

Les **séquelles** notamment en terme de perte d'audition ou de santé mentale ne sont pas, d'après certains témoignages, faciles à faire reconnaître.

Les **souffrances ne sont pas terminées 7 ans après...** et le procès doit s'ouvrir le 23 février prochain ; il est attendu mais ce sera sûrement une période douloureuse et dure avec là aussi des effets sanitaires.

• Conséquences environnementales

→ Charlotte NITHART
DIRECTRICE DE CAMPAGNE DE L'ASSOCIATION ROBIN DES BOIS

L'association Robin des Bois s'est intéressée à la gestion des catastrophes à partir des documents officiels, de la récolte et de la synthèse de l'information, notamment pour ce qui concerne la gestion des déchets issus de ces catastrophes. Les catastrophes peuvent en effet avoir des effets différés en raison des impacts environnementaux, mais la tendance naturelle est que tout cela passe après les effets immédiats sur l'homme. Pourtant, une anticipation des choses permet d'évacuer plus vite les déchets et concourt ainsi à une reprise plus rapide des activités.

Pour le cas de la catastrophe AZF à Toulouse, il n'y a pas de bilan déchet : ce point n'a pas été mémorisé.

Pour le cas de l'attentat du 11 septembre 2001 contre le World Trade Center, on estime que 50 000 ordinateurs ont été détruits ainsi que des détecteurs d'incendie dont certains contiennent des substances dangereuses, des PCB ont été relâchés dans l'environnement. Avec les pluies, nombre de ces déchets toxiques ont été rejetés dans la rivière Hudson.

Il y avait de l'amiante dans les tours et pourtant peu de précautions ont été prises vis-à-vis des nettoyeurs, des pompiers etc. Maintenant, on constate qu'il y a deux fois plus d'asthme chez les enfants.

1,2 millions de tonnes de déchets ont été produites à cette occasion et ont été stockées dans un site inadapté.

En France, les risques naturels (par exemple les inondations) peuvent avoir des effets sur les installations classées mais ce point est peu suivi : on a pourtant pu constater un pic de chrome après une inondation. Le cas des barrages mérite également d'être étudié.

• Impacts des accidents nucléaires

→ Jean-Luc GODET
REPRÉSENTANT DU COMITÉ DIRECTEUR POST ACCIDENTEL DE L'AUTORITÉ DE SÛRETÉ NUCLÉAIRE (ASN)

Les catastrophes nucléaires ont des impacts sanitaires durables qui peuvent être classés dans la catégorie des risques différés. Une démarche a été lancée en 2005 pour mieux se préparer à gérer ces situations.

Les conséquences en matière de santé d'une catastrophe nucléaire sont durables et concernent un territoire important. En particulier l'alimentation peut être touchée. S'agissant d'un effet à faible dose, il est souvent difficile à mesurer. Certaines pathologies sont cependant bien suivies. A titre d'exemple, on suit encore des cohortes d'Hiroshima. Le caractère radiospécifique d'autres pathologies est contesté. Des travaux sont menés à l'ONU sur ces sujets. Pour gagner de la crédibilité il est nécessaire d'informer et de communiquer.

En France, constatant qu'il n'existe pas de doctrine, des travaux sont menés par l'ASN pour combler ce manque. Il s'agit notamment de tirer un maximum de ce qui se passe en Biélorussie à la suite de la catastrophe de Tchernobyl. Des moyens importants sont engagés (un comité directeur, 11 groupes de travail réunissant 130 experts). A titre d'exemple, sont traités des sujets comme, que fait-on après la mise à l'abri de la population ? Comment gérer le retour des évacués ? Comment caractériser les dépôts au sol ? Quelle gestion des déchets ? De l'eau ? Quelle organisation des pouvoirs publics ?

Ces travaux sont menés dans la plus grande transparence et leurs résultats sont disponibles sur Internet.

Recommandations

→ Philippe PRIRARD

Il est important de mettre en place une préparation commune entre les acteurs et notamment des outils de recueil et d'échange d'information. Deux étapes sont à distinguer : la phase d'urgence au cours de laquelle il faut échanger les informations et la définition d'un programme sur le long terme impliquant les acteurs locaux. Dans la préparation des plans d'intervention et d'organisation, il faut souligner les perspectives pour la santé et le rôle qu'a à jouer la Direction départementale des affaires sanitaires et sociales (DDASS) qui doit échanger avec la DRIRE et l'InVS voire les pompiers et d'une façon générale les différents acteurs. Des SIG ou des outils cartographiques peuvent être utilisés.

Il faut également réfléchir au suivi épidémiologique ; quels outils mettre en place ? quel suivi à long terme ?

Dans un souci de coopération internationale, l'InVS est en lien avec le Royal institute of environment de Hollande et la Health protection agency de Grande-Bretagne.

→ Charlotte NITHART

Dans un souci de prévention des risques, il faut imposer un processus de gestion des déchets aux industriels, sans attendre qu'ils décident de prendre leurs responsabilités. Par ailleurs, le rôle des assureurs doit être redéfini ; ils doivent notamment cesser de mettre sous pression les populations en les obligeant à conserver des objets endommagés voire contaminés pour les analyser qui sont des polluants psychologiques et environnementaux. Il faut enfin créer une plate-forme qui permette de collecter les retours d'expériences post catastrophes.

Le GEIDE (groupement d'expertise et d'intervention déchets post-catastrophe) mis en place à l'initiative de Robin des Bois a formulé un certain nombre de recommandations en matière de prévention, de gestion et de suivi.

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

Le retour d'expérience est à exploiter et à intégrer dans les plans de prévention (plans communaux de sauvegarde ou ORSEC). Une sorte d'équivalent des plans Polmar, pour les déchets issus des pollutions maritimes est à créer.

Les cellules de crise doivent être en mesure de donner des conseils immédiats.

Des lacunes sont aussi constatées en matière de suivi environnemental.

Il faut être lucide, la mise en œuvre de tout cela prendra du temps. Un guide méthodologique est à préparer avec des fiches réflexes. C'est un sujet qui intéresse et mobilise l'association Robin des Bois.

→ Jean-Luc GODET

Trois enseignements peuvent être tirés des travaux menés par l'ASN.

- *Pour être prêt demain, il faut anticiper aujourd'hui.*
- *Il faut maintenir une culture du post-accidentel.*
- *Il faut être capable de lancer vite des actions en urgence, notamment en matière de relogement.*

Le 1^{er} livrable est une doctrine sur la sortie de la phase d'urgence, il faut cependant la confronter pour en vérifier le bien fondé avant de la publier. Les parties prenantes sont impliquées et d'une façon générale il faut prévoir une concertation avec les populations.

→ José CAMBOU

Pour FNE, les priorités sont les suivantes :

• Agir en cas d'accident :

- *Par rapport aux problèmes auditifs. Agir très vite auprès des populations en cas d'explosion et dans les 48 h (traitement à appliquer pour limiter les pertes d'audition).*
- *Mettre en place un appui adapté aux questions de santé mentale et ce dans la durée.*
- *Effectuer dès le début des prélèvements sur ce qui est émis dans l'air. Cela a été une revendication forte des associatifs à Toulouse et heureusement que l'ORAMIP (l'Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air) a eu des responsables qui ont fait faire des prélèvements alors que ce n'était pas dans ses missions. Nous en avons largement débattu, en terme de retour d'expérience, avec le ministre en charge de l'environnement fin 2001 y compris dans le cadre d'un congrès de la fédération Atmo. Mais la question est restée absolument d'actualité à Béziers en juin 2005. Cela ne s'était aucunement amélioré. Or cet aspect est très important.*
- *Agir vite sur les **conditions de vie**. Il y a une attente forte vis-à-vis de l'Etat et plus globalement des pouvoirs publics pour qu'ils prennent des mesures d'exception.*

• Se préparer à la catastrophe :

1°/ Dans le cadre du processus Grenelle

> GT n°3 (2007)

Il figure dans la synthèse du rapport que "le groupe conseille qu'un plan d'action sur les risques sanitaires différés suite à un accident technologique ou naturel soit défini..."

Les risques sanitaires différés suite à une catastrophe sont jusqu'à présent sous estimés et insuffisamment pris en compte. A l'issue du rapport en cours d'élaboration du Comité de la Précaution et de la Prévention un plan d'action sera défini. Il devra permettre d'organiser en amont de manière générale et le cas échéant dans certains plans de prévention spécifiques, le suivi et l'évaluation des risques différés.

Par ailleurs, un suivi à long terme des victimes d'accidents de ce type nécessite d'être mis en place sur le plan sanitaire incluant notamment le suivi psychologique des enfants.

L'aspect prioritaire du retour d'expérience des accidents doit être rappelé."

> Engagement Grenelle n°116

Y figure un plan de suivi et d'évaluation sanitaire des risques différés avec suivi psychologique des enfants ; et la généralisation de la démarche aux autres accidents naturels ou technologiques.

> Dans le projet de PNSE 2

Y figure le développement des outils permettant aux services de secours de recueillir les informations adéquates pour un suivi sanitaire des populations à la suite d'un accident industriel ou d'une catastrophe sanitaire. (fiche action 3.2.1) C'est **insuffisant** ! il faut que les personnes qui ont la compétence fassent des propositions d'amendement avant la mi-décembre.

2°/ Des aspects organisationnels à améliorer.

3°/ Information préalable.

La circulation de **l'information** pose la question des supports, de la question de la langue, des moyens utilisés pour toucher au mieux les cibles, par exemple celle des travailleurs sociaux.

L'adéquation des **consignes** : à Toulouse la consigne portait sur le confinement... quand tout explose !

La meilleure **intégration de l'ensemble des acteurs** de secours et de santé de la zone potentiellement touchée, par exemple les cabinets médicaux libéraux.

Et des **exercices d'alerte** ! il faut tester, tester et améliorer !

→ Philippe HUBERT

Il faut décroiser les secteurs de la santé, de l'environnement, du logement, du social, pour assurer leur coordination et concertation en cas de crise.

Par ailleurs, il faut assurer plus de continuité entre la gestion de crise et la gestion post catastrophe : que se passe-t-il quand la cellule de crise ferme ?

On constate enfin un déficit de concertation et dans les situations complexes, les messages ne passent pas. Après avoir demandé une évacuation, il peut être difficile de faire revenir si l'on ne donne pas suffisamment d'informations.

La diffusion d'un prototype de règles d'actions et d'un système de suivi pourrait constituer une aide à la gestion de la catastrophe. Il faut également anticiper les problèmes de financement, et assurer la possibilité de mobilisation d'experts. Enfin, il faut formaliser le retour d'expérience et former les populations tout comme les dirigeants.

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

Synthèse

L'atelier n'avait pas pour objet de traiter des conséquences immédiates des accidents industriels, mais d'étudier les effets différés des catastrophes : c'est ce que l'on appelle le post-accidentel. Que sait-on aujourd'hui de la question ? Quelles sont les pistes d'action pour l'avenir ?

L'avis publié par le comité de la prévention et de la précaution (CPP) en 2008 a été présenté. Les catastrophes se caractérisent par des atteintes aux milieux, mais aussi par leur contamination. Ce dernier élément entraîne des conséquences pour l'écologie, l'économie et la santé.

Le cas de la catastrophe AZF à Toulouse, présenté par l'InVS et par FNE a permis de mettre en évidence qu'un nombre élevé de troubles auditifs ou psychologiques ont été détectés et ont duré après la catastrophe. Les gens ont été touchés de multiples façons (par leur travail, par leur logement, par les services notamment publics) ce qui a des impacts sur la santé et conduit à s'interroger sur la notion de victime.

Le cas particulier de la gestion des déchets des catastrophes a été évoqué par l'association Robin des Bois. Pour le cas d'AZF, il n'existe pas de bilan sur les déchets produits. Pour l'attentat du World Trade Center, les déchets sont allés en des lieux inappropriés. D'une façon générale, les effets des risques naturels sur les installations classées devraient aussi être davantage étudiés.

Dans le domaine de la radio-protection, les travaux sont plus avancés, sous l'égide de l'ASN. Les enjeux sanitaires sont importants, avec un suivi à mettre en place, d'autant plus complexe que les doses en jeu demeurent faibles. Un important travail de planification est en cours avec 11 groupes de travail et la participation de 130 experts.

Par ailleurs, de nombreuses pistes d'actions ont été mentionnées.

Le plus difficile est sans doute de gérer la transition de l'accidentel (avec une cellule de crise etc.) au post-accidentel. La gestion du post-accidentel se prépare en décloisonnant les approches, en échangeant des informations, en intégrant la problématique dans certains documents de planification (plans spécifiques pour les déchets à l'instar de Polmar, plan ORSEC, plans communaux de sauvegarde) ou en se donnant la capacité de réaliser un suivi environnemental lors de la catastrophe.

Des actions sont aussi à mener en cas d'accident, notamment pour les troubles auditifs, la santé mentale. Certaines personnes ne parlent pas le français ou le parlent mal, c'est un point à prendre en compte.

D'une façon générale, la préparation est à améliorer, dans une plus large concertation.

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

Restitution des ateliers

Atelier 1 • Canalisations et risques : application de la nouvelle réglementation de 2006

→ **FABIEN TERRAILLOT**
CHEF DE LA DIVISION AUTOMOBILE, MÉTROLOGIE ET APPAREILS SOUS PRESSION (DAMAP) DE LA DRIRE¹⁴ ILE-DE-FRANCE

Bien que le sujet soit à fort enjeu, les débats ont été apaisés. Il ressort que les canalisations sont un mode de transport écologique, discret et sûr. Les problèmes de sécurité existants sont plus importants dans le domaine de la distribution, géré par l'administration, que dans le domaine du transport. Il faudrait améliorer les démarches administratives d'évaluation des risques, pour le moment défailtantes. La question du financement des mesures de protection de ce transport par canalisation fait l'objet d'une forte attente de la part des acteurs.

Atelier 2 • Plans de prévention des risques (PPRT, PPRM, PPRN), maîtrise de l'urbanisme et implication des collectivités locales

→ **Clémentine MARCOVICI**
DRIRE LORRAINE

Les Plans de prévention des risques naturels (PPRN), miniers (PPRM) et technologiques (PPRT) n'ont pas été conçus au même moment et visent des risques de nature et de probabilité différentes : l'acceptation et l'acceptabilité sont variées selon les risques envisagés. Cependant, leur mise en place est basée sur la concertation. Elle permet l'élaboration d'une stratégie globale de prévention des risques, ensuite affinée selon les caractéristiques des différentes zones auxquelles elle s'applique. Les débats ont néanmoins fait état de tension entre l'exigence voulue dans les PPRT régis par le Préfet et la maîtrise de l'urbanisme qui est entre les mains des collectivités depuis 1982.

¹⁴ - Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement.

Atelier 3 • Maîtrise des risques et formation des acteurs

→ **Alain SCHMITT**
DRIRE BASSE-NORMANDIE

Il faut renforcer la formation de tous les acteurs et diffuser une culture de sécurité. Le point qui a fait l'objet d'un consensus absolu au sein de l'atelier est que le mot "tous" est le plus important dans cette affirmation. L'atelier a souligné le poids du facteur humain dans la prévention des risques. Une approche transversale doit être adoptée, impliquant la formation du public et l'intégration de ces dimensions humaines dans l'enseignement supérieur de gestion des risques. Cette formation doit s'ouvrir aux problématiques de droit et de santé.

Atelier 4 • Transport des matières dangereuses, ports et gares de triage

→ **Christophe QUINTIN**
DRIRE BOURGOGNE

La réglementation européenne qui régit le transport de matières dangereuses est jugée satisfaisante par les experts. Cependant, d'une part les Etats ont une faible liberté d'action pour l'adapter à leur système interne et, d'autre part, les différentes réglementations modales ne sont pas suffisamment coordonnées dans les cas où il faut changer de type de transports sur un même itinéraire. Il faut par ailleurs améliorer l'information et la formation des transporteurs comme celle des élus et renforcer les contrôles.

Atelier 5 • Recherche et études dans le domaine des risques

→ **Jean-Marc PICARD**
DRIRE BRETAGNE

Pour améliorer l'appropriation des connaissances sur les risques et accélérer leur diffusion, il faut développer la collaboration entre les chercheurs et l'industrie et renforcer la communication avec les bureaux d'étude comme l'ingénierie. Il faut davantage associer la société aux nouvelles recherches qui devraient s'élargir aux problématiques environnementales. La diffusion des résultats de la recherche scientifique est un moyen d'impulser une culture d'acceptabilité des risques.

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

Atelier 6 • Maîtrise des risques et démocratie écologique

→ Alain LIGER
DRIRE LORRAINE

En matière de risques et d'écologie, **l'implication de la société a évolué de la simple information au besoin de transparence puis à la notion de gouvernance et de participation. Les acteurs, quels qu'ils soient, demandent davantage d'expertise**, ce qui suppose un effort documentaire. Il faut également résoudre le problème de disproportion des moyens entre les différents acteurs, et favoriser le dialogue sur leur vécu quotidien.

Atelier 7 • Les conséquences sanitaires des catastrophes industrielles majeures

→ Hervé VANLAER
DRIRE AUVERGNE

Les effets différés des accidents ont des impacts écologiques, économiques et sanitaires importants. Les troubles psychologiques et auditifs, la gestion des déchets et la radioprotection sont des exemples de problématiques cruciales de la gestion post-accidentelle. Les pistes d'amélioration possibles de cette gestion sont : l'anticipation, la planification, la concertation, ainsi que la réactivité des pouvoirs publics. On ne peut que souhaiter un développement de cette culture du post-accident.

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

Table ronde 2 Les Plans de prévention des risques technologiques (PPRT)



Concertation, CLIC, formation, maîtrise de l'urbanisation, méthodologie, étude de dangers.

La catastrophe AZF a prouvé la nécessité de renforcer les outils législatifs en matière de prévention en encadrant l'urbanisme, en contrôlant la cohabitation des zones à risques et urbaines. Le vote en 2003, moins de 2 ans plus tard, de la loi risques établit les PPRT délimitant un périmètre d'exposition autour des installations classées à haut risque, à l'intérieur desquelles différentes zones peuvent être réglementées en fonction des risques.

Aujourd'hui, 5 ans après... Pourquoi tant de retard dans les procédures ? Le travail a-t-il été sous-estimé en terme d'analyse, de compréhension et de délais ? La participation des acteurs est-elle réellement efficace ? La communication autour des PPRT est-elle toujours claire ? Comment les élus locaux réagissent-ils au principe de précaution qui prévaut ? Est-ce que l'on n'a pas été trop perfectionniste ?

Etudes préalables et méthodologie des PPRT

→ Laurent MICHEL
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA PRÉVENTION DES RISQUES AU MEEDDAT¹⁵

L'enjeu est réel. Ce nouveau chantier nécessite la prise en compte de très nombreux paramètres. La lenteur de l'élaboration des PPRT s'explique par l'établissement d'une **méthodologie détaillée, précise et exhaustive d'études** des phénomènes dangereux et de la vulnérabilité des milieux urbains. Aujourd'hui, la méthodologie est arrêtée à 97%. Celle-ci nous a permis d'établir des pistes concrètes de réduction des risques à la source et n'a pas freiné l'investissement industriel de prévention de risques – certains industriels n'hésitent pas à investir 200 millions d'euros par an par site Seveso pour la réduction des risques à leur source. Il faut maintenant

¹⁵ - Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire.

mettre en œuvre ces études et les communiquer au public, au bon moment, pour notamment rendre compte du fait que certains risques ne peuvent être minimisés, même par les études les plus complètes. Il y a actuellement 82 PPRT prescrits et ils devraient être entre 120 et 130 avant la fin 2008.

Les PPRT et la Directive Seveso

→ Tobias BIERMANN
UNITÉ DE PROTECTION CIVILE DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

La directive Seveso fixe des objectifs généraux de réduction des risques mais il est de la responsabilité des Etats Membres de définir la méthode pour appliquer la directive. Actuellement nous ne pouvons établir quelle a été la meilleure stratégie adoptée, mais nous pouvons dire que les PPRT **représentent une méthode d'application avancée et très satisfaisante de ces objectifs.**

Tobias Biermann travaille depuis quatre ans à la Commission Européenne, qui réunit 27 États-Membres. Il est responsable de la Directive Seveso 2 et traite avec les 27 Etats-Membres plutôt qu'avec les 8 000 sites "seuil haut et bas" qui existent en Europe.

La Directive a été mise en place suite à certains accidents majeurs, comme la catastrophe Seveso de 1976. Elle a connu plusieurs évolutions, la dernière fois en 2003, et s'efforce de tirer les enseignements de la catastrophe de Toulouse. La Directive est un texte court (26 articles), qui fixe des objectifs généraux, mais n'apporte pas de détails quant aux méthodes à appliquer. **Sa mise en œuvre et les responsabilités qui en découlent restent entièrement à l'initiative des Etats-Membres.**

Les Plans de prévention des risques technologiques (PPRT) mis en place par la France sont un exemple d'application d'envergure. Leur objectif consiste à limiter les risques, et contribue fortement à réaliser les objectifs visés par la Directive. Mon travail ne consiste pas simplement à maîtriser les aspects juridiques de la directive, mais également à veiller à son application au sein des Etats-Membres et à favoriser l'échange d'information entre les Etats-Membres. Dans le domaine de la planification à long terme, les différents pays européens adoptent des approches spécifiques, notamment en ce qui concerne la méthodologie par exemple. Un document d'orientation a été édité il y a deux ans et cette année, nous avons diffusé des feuilles de route concernant les Plans de prévention des risques technologiques.

Nous suivons actuellement ce qui se passe en France, mais on ne peut pas dire pour autant que cet exemple soit le meilleur. Les approches sont multiples et il faut du temps pour parvenir à une évaluation de qualité. Nous continuerons à suivre son application en France. La Directive est en évolution permanente, mais comme son but n'est pas de définir des objectifs stricts, la révision ne sera probablement pas très détaillée.

La France a-t-elle plus de contraintes que les autres pays Européens en matière de précaution ?

Tout d'abord, la Directive Seveso s'applique à tous les Etats membres, elle définit des exigences minimales communes. Cet aspect devrait renforcer les bénéfices de sa mise en œuvre dans toute l'Europe. Dans le cadre d'un processus de révision, une étude, qui porte sur la compétitivité des financements a été publiée. Les résultats de l'étude ont établi qu'actuellement, rien ne démontre que les exigences de sécurité dans ce domaine conduisent à une distorsion du marché, mais plutôt que les exigences de sécurité seront appliquées partout. L'étude ne conclut pas à une forte influence sur le marché. Toutefois, pour nous, il est très important de savoir

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

comment fonctionne le marché, la compétitivité est essentielle. Pour mes collègues de DG et pour moi, il serait très bénéfique de se pencher plus avant sur la question. Je ne suis pas en mesure de me positionner sur le sujet, mais il s'agit de thèmes importants, qui méritent d'être approfondis.

Une fois de plus, j'aimerais saluer le PPRT introduit en France. La France dispose ainsi d'un outil efficace pour améliorer la sécurité. En clair, la Directive utilise la planification à long terme pour les nouveaux sites, et pas uniquement pour les sites "seuil haut et bas". L'application de ce PPRT aux sites seuil haut existant en France est un objectif ambitieux, et adresse également un message très positif en matière d'amélioration de la sécurité.

Qu'en est-il de Seveso 3 ?

Nous avons annoncé une révision de la Directive. Cela signifie que nous n'avons pas encore déterminé le contenu de cette révision en matière de planification à long terme. Nous n'avons reçu aucune suggestion ni proposition pour l'instant. La principale raison pour laquelle la Directive Seveso doit être révisée est que nous devons l'appliquer à la nouvelle réglementation sur les produits chimiques, comme le GHS¹⁶ dans les prochaines années. Nous sommes ouverts à toute proposition, le moment est idéal pour nous faire connaître votre point de vue, vos remarques, votre expérience française du PPRT. Nous sommes prêts à envisager toute évolution pertinente.

Les élus locaux face aux PPRT

→ Yves BLEIN
MAIRE DE FEYZIN, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION NATIONALE DES COMMUNES POUR LA MAÎTRISE DES RISQUES TECHNOLOGIQUES MAJEURS (ANCMRTM)

Il est important de parler de la durée de la mise en place des PPRT. La loi a été votée en 2003, elle ne deviendra une réalité pour les habitants que 5 à 7 ans plus tard, au terme de la démarche. Sa mise en application est quelque chose de très complexe à expliquer à la population en attente d'information. Or, dans la méthode, on demande à la population, impliquée seulement sur une période d'une année, néophyte par nature, de comprendre beaucoup plus vite les enjeux. Cette phase de concertation est essentielle, pas seulement pour que la population s'approprie les PPRT comme un progrès, mais pour la mise en place d'une culture de sécurité industrielle : la compréhension de la population est un outil de prévention. La négliger risquerait de mettre en péril l'application de la loi et dans cette démarche, le temps est un vecteur crucial. Un effort doit être ainsi fait quant à la formation des riverains.

Aussi, à l'image du Canada, d'expérimenter les projets de loi pendant quelques années, avant de les voter et de les généraliser : "C'est bien de voter des lois, c'est encore mieux quand elles sont appliquées et comprises".

→ Jacques VERNIER
PRÉSIDENT DU CONSEIL SUPÉRIEUR DES INSTALLATIONS CLASSÉES, MAIRE DE DOUAI

Un participant dans la salle se demande si certains élus n'ont pas perdu de vue le but initial des PPRT puisqu'ils attendent avec impatience l'application des PPRT pour débloquer l'urbanisation.

Les Maires sont généralement partagés entre le souhait d'éloigner les habitants des zones à risques et celui d'un périmètre de sécurité qui ne restreigne pas trop les possibilités de mesures d'urbanisme. En établissant des techniques de réduction des risques à la source, il est possible de diminuer ce périmètre de sécurité autour des sites à risques.

16 - Système de gestion harmonisée des produits chimiques

→ Laurent MICHEL

L'établissement d'un périmètre de sécurité important est nécessaire car la technologie ne peut pas réduire tous les risques. De plus, cela permet à l'entreprise des perspectives d'agrandissement, et facilite l'organisation des secours.

→ Jacques VERNIER

Le fait de financer les coûts de la mise en place d'un PPRT par un groupe tripartite (Etat, collectivités, industriels), alors que la mise en place d'un PPRT se fait sur des fonds d'Etat, est-il un frein ou une opportunité ?

→ Laurent MICHEL

Le financement tripartite repose sur l'idée d'une co-responsabilité de l'Etat, des collectivités et des industriels, dans l'existence des risques technologiques (vs risques naturels). Pour savoir s'il ralentit l'élaboration des PPRT, il faut attendre les retours d'expérience des premiers PPRT appliqués, en 2009. Il faudra mettre en balance les coûts de fermeture, d'investissement de réduction des risques et d'expropriation. La moitié des PPRT seront concernés par des mesures de délaissement ou d'expropriation. Le total des coûts de mesure foncière ou leur équivalent en investissements de réduction des risques à la source tourneront probablement autour de 2,5 à 3,5 milliards d'euros (hors gros chantiers à périmètres spécifiques où l'on connaît de très grandes difficultés).

L'application des mesures d'expropriation

→ Marc CABANE
PRÉFET DU MAIN ET LOIRE

On peut penser que les populations prendront conscience de l'intérêt pour elles et seront prêtes à négocier l'abandon de leur habitat quand les PPRT le placeront à l'intérieur du périmètre d'une zone à risques, à l'instar d'une opération d'acquisition foncière concernant 300 habitations, menée par le Préfet dans le cadre d'un PPRN dans sa région. Si certains individus y sont réfractaires (ce qui n'est pas encore arrivé), des mesures contraignantes, d'utilité publique, comme le prévoit la loi seront certainement prises.

Les conséquences des PPRT pour les industries

→ Olivier MONFORT
VICE-PRÉSIDENT DE L'UNION DES INDUSTRIES CHIMIQUES

Les PPRT ont permis de faire des progrès collectifs, de trouver des solutions innovantes, économiquement soutenables. Les périmètres de sécurité doivent être équilibrés : ni trop grands et gêner l'urbanisme, ni trop petits et limiter les possibilités d'investissement de l'usine. La dispersion de petits sites à risques est une caractéristique française qui multiplie les risques liés au transport de matières dangereuses. Il faut donc analyser les perspectives d'avenir d'une industrie lors de l'élaboration de ce périmètre. De manière générale, les PPRT ne participent pas à la désertification industrielle en France, mais peuvent limiter le développement d'une industrie très imbriquée dans un tissu urbain.

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

→ Tobias BIERMANN

Pour le moment, les PPRT ne semblent pas induire une baisse de compétitivité des usines implantées en France.

Les Commissions locales d'information et de concertation

→ Christine GILLOIRE

TRÉSORIÈRE ET PILOTE DU PÔLE "INDUSTRIE, PRODUITS, SERVICES" À FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

En partant du constat d'une grande disparité de fonctionnement entre les CLIC (Commissions locales d'information et de concertation), les associations peuvent contribuer à l'amélioration de leur fonctionnement. Elles sont un relais avec la population locale. Il faut professionnaliser et renforcer la formation des militants, augmenter leur capacité d'intervention dans la concertation, et **clarifier avec pédagogie les informations émises par les CLIC à destination des habitants**. Cela implique d'accorder plus de moyens financiers aux associations.

→ Marc CABANE

Les CLIC souffrent parfois de la monopolisation du débat par les industriels et les élus, et d'un manque de représentativité des militants associatifs qui restent souvent à un simple niveau d'observation. Il faut renforcer, en parallèle des CLIC, la communication avec les élus qui représentent parfois mieux la population, spécialement dans les zones rurales. Sans oublier qu'il est parfois difficile pour un riverain de s'exprimer publiquement, devant des spécialistes ou des représentants de l'Etat tels que les Préfets, sur des sujets techniques.

→ Yves BLEIN

Les CLIC sont en effet un outil de dialogue entre personnes averties mais insuffisant à la concertation. D'autres outils de concertation avec les habitants doivent être établis. L'Etat devrait prendre plus de temps pour expliquer les PPRT.

→ De la salle (Monsieur DELPECHES, représentant des salariés dans un CLIC)

Au sein des CLIC, les salariés sont partagés entre la défense des habitants et celle de leur emploi qui les amène parfois à s'autocensurer.

→ Olivier MONFORT

L'industriel doit prendre des initiatives de communication à chaud pour compléter le travail des CLIC. Les entreprises les plus performantes sont les plus aptes au dialogue social. Les PPRT ne diminuent pas la compétitivité des grands groupes, mais le sujet est plus délicat pour les PME.

Que peut-on faire pour améliorer la procédure d'élaboration d'un PPRT ?

→ Lina GROOTEN

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, BELGIQUE

Les PPRT ne concernent que les sites classés Seveso seuil haut, alors qu'en Belgique les mesures de prévention des risques s'appliquent avec peu de distinction aux sites Seveso seuil haut et seuil bas.

Il existe des différences entre la Flandre et la France. En France, il existe des sites seuil haut et bas, et la directive concerne principalement les sites seuil haut. La question est donc : pourquoi fait-on une distinction, puisque certains sites seuil bas présentent également des risques importants ? Il s'agit de la principale différence, le reste étant similaire dans l'ensemble.

→ Aymeric CARON

Si je vous ai bien comprise, ce qui vous a interpellé c'est qu'on note la différence entre les risques hauts et bas en France. En Belgique, cette différence existe mais n'est pas prise en compte dans la gestion des PPRT ?

Il y a une différence. Les sites seuil haut doivent rédiger un rapport de sécurité, pas les sites seuil bas. Nous sommes en train de définir un outil permettant d'identifier les risques, nous devons donc adopter la même approche pour les deux types de sites.

→ Laurent MICHEL

En France, l'ensemble des sites Seveso est communément soumis à des autorisations, des études de dangers et des prescriptions de réduction de dangers. Ils partagent donc une même philosophie de sécurité. Le législateur n'a envisagé les PPRT que pour les sites à seuil de risques haut. Pour les Seuils Bas, on se sert des conclusions des études de dangers pour établir les mesures de maîtrise d'urbanisation.

Les CLIC ne sont pas suffisants dans le cas de sites de grande taille (par exemple, une réunion publique, cela peut paraître trop peu pour des sites à très fort enjeu ; à l'inverse, la procédure peut sembler lourde pour des petits sites). Les PPRT restent pertinents même quand les habitations sont peu nombreuses autour d'un site.

→ Yves BLEIN

Il faut davantage prendre en compte les Plans communaux de secours (PCS) qui peuvent venir compléter les PPRT même s'ils n'en font pas directement partie.

→ Jacques VERNIER

Il faudrait appliquer les PPRT aux canalisations, ainsi qu'aux grands ports et gares de triage qui concentrent les véhicules de transport des matières dangereuses.

→ Marc CABANE

Il faut expliquer clairement les PPRT parce qu'il s'agit d'outils plus sophistiqués de prévention des risques que ceux appliqués par le passé et qu'ils posent de nouvelles règles en matière d'urbanisme.

→ Christine GILLOIRE

Les associations devraient devenir des "facilitateurs de la parole" pour les riverains.

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

C

lôture



Laurent MICHEL
DIRECTEUR GÉNÉRAL
DE LA PRÉVENTION
DES RISQUES AU MEEDDAT

Les ateliers ont souligné l'importance d'une approche collective. Les responsabilités des uns et des autres doivent être clairement établies, sans oublier les co-responsabilités, notamment au sujet des canalisations où plusieurs acteurs interviennent. Ces acteurs ne doivent pas être stigmatisés les uns contre les autres, mais avancer ensemble pour enclencher des dynamiques. La prévention des risques technologiques nécessite des techniques, une organisation, des facteurs humains dans l'ensemble des entreprises mais aussi dans les administrations et collectivités. La recherche joue un rôle important, ainsi que les aspects financiers, de gouvernance, les débats, concertations et association de parties prenantes.

Aujourd'hui, nous raisonnons "à froid". Une loi existe depuis cinq ans, les chantiers ont été longs et sont bien engagés. Cet avancement doit être confirmé, ne pas faiblir et par exemple, se concrétiser sur les PPRT. Il est indispensable de se préoccuper des gares de triage, des canalisations et du transport de matières dangereuses.

Je prends quelques questions posées lors des ateliers.

Les impacts sanitaires et écologiques différés des accidents se posent, non seulement pour les catastrophes mais aussi concernant les retombées atmosphériques de petits et moyens incendies. Certaines DRIRE de l'ouest de la France se sont ainsi demandées si un incendie n'avait pas généré la présence de dioxines dans l'alimentation des bovins et in fine dans le lait.

Une autre question portait sur l'interaction entre le débat dans la société, l'acceptation et les risques émergents. Il apparaît que le risque traité n'est pas seulement celui vu par nombre d'experts techniciens mais celui que la société demande de traiter.

Quant aux risques sanitaires, ils n'entrent pas dans le positionnement initial de ces assises, orienté sur la prévention des risques accidentels. Le sujet est important et a été évoqué de nombreuses fois au cours du Grenelle sur le thème "Santé et Environnement". Faute de temps, je ne reprendrai pas ce qui a été fait et décidé mais je vous invite à suivre les débats du vote de la loi Grenelle I. Dans quelques jours, une circulaire sera adressée aux Préfets de région pour leur demander d'animer une concertation régionale sur la base des premiers travaux du groupe national qui élabore le deuxième Plan National santé-environnement. Dans chaque région, des concertations traiteront du contenu de ce plan et seront aussi l'occasion d'anticiper la mise en œuvre de sa déclinaison régionale.

Pour les prochaines Assises de Douai, je me demande s'il serait possible d'aborder l'aspect santé-environnement / impact des pollutions. En effet, il serait intéressant d'avoir un lieu de débat national sur le sujet.

Pour finir, je remercie très sincèrement le comité d'organisation, les équipes de la DRIRE Nord-Pas de Calais, les intervenants qui se sont exprimés de manière constructive. Merci également pour le soutien de la Communauté d'Agglomération de Douai, la mairie, le Conseil Régional et l'Europe qui a été présente non seulement lors des discussions mais aussi au tour de table financier.

Je vous donne rendez-vous dans deux ans, à Douai, et au quotidien dans vos instances régionales et locales de concertation.

S

igles

ANCMRTM : Association nationale des communes pour la maîtrise des risques technologiques majeurs

ASN : Autorité de sûreté nucléaire

CIRE : Cellule inter-régionale d'épidémiologie

CLCV : Confédération de la consommation, du logement et du cadre de vie

CLI : Comité local d'information

CLIC : Comité locaux d'information et de concertation

CODERST : Conseil départemental de l'environnement, des risques sanitaires et technologiques

CPP : Comité de la prévention et de la précaution

CRIIRAD : Commission de recherche et d'information indépendantes sur la radioactivité

CRRC : Centre de recherche sur les risques et les crises

CSIC : Conseil supérieur des installations classées

DAMAP : Direction automobile, de métrologie et appareils sous pression

DDASS : Direction départementale des affaires sanitaires et sociales

DDE : Direction départementale de l'équipement

DIR : Direction interdépartementale des routes

DIREN : Direction régionale de l'environnement

DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

DRIRE : Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement

EUVRI : European virtual institute for integrated risks management

ICSI : L'Institut pour une culture de sécurité industrielle

INERIS : Institut national de l'environnement industriel et des risques

INVS : Institut de veille sanitaire

LPO : Ligue pour la protection des oiseaux

MEEDDAT : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du territoire

OGM : Organisme génétiquement modifié

ORSEC : Organisation de la réponse de la sécurité civile

PCS : Plan communal de sauvegarde

PLU : Plan local d'urbanisme

PPRI : Plan de prévention des risques inondation

PPRM : Plan de prévention des risques miniers

PPRN : Plan de prévention des risques naturels

PPRT : Plan de prévention des risques technologiques

REACH : Registration, evaluation, authorisation and restriction of chemicals

RFF : Réseau Ferré Français

SPPPI : Secrétariats Permanents pour la Prévention des Pollutions Industrielles

001

002

003

004

005

006

007

008

009

010

Remerciements

Pierre BOIS

Gustave DEFRANCE

Bernard DOROSZCSUK

Michel DUROUSSEAU

Daniel FAUVRE

Jérôme GOELLNER

Karine GRIMAUT

Jacqueline ISTAS

Alain LIGER

Christophe MICHEL

Pascal MONBAILLY

Michel PASCAL

Jean-Marie PICARD

Charles QUINTIN

Laurent ROY

Patrice RUSSAC

Alain-Louis SCHMITT

Fabien TERRAILLOT

Hervé VANLEAR

➔ Ainsi que l'ensemble des intervenants.

➔ Merci également aux élèves du Master "Maîtrise des risques industriels" co-délivré par Mines Paris-Tech et Chimie Paris-Tech, dirigé par Jean-Louis Wybo.