



Direction Générale de la
Prévention des Risques

Service des Risques
Technologiques

Paris, le 18 JUIL. 2008

BRTICP/2008-357/CBO

Note de doctrine générale

Objet : Note sur la prise en compte, dans l'étude de dangers, des agressions externes engendrées par les flux de transport de matières dangereuses à proximité d'un site

A - L'élaboration des études de dangers pour les installations classées est régie par des textes législatifs (livre V du code de l'environnement) et réglementaires (partie du livre V du code de l'environnement adoptée par décret et arrêté ministériel du 10 mai 2000 modifié pour les établissements dits « Seveso »).

Au-delà des défaillances pouvant survenir sur les équipements ou au cours des procédures internes au site, les études de dangers doivent¹ étudier les agressions externes dont les installations peuvent être la cible :

- agressions d'origine naturelle : séisme, foudre, crue...
- agressions d'origine « anthropique », souvent qualifiées d'effets dominos externes : ce sont les phénomènes dangereux pouvant prendre naissance hors du site considéré mais pouvant avoir un effet sur le site (explosion dans un site voisin par exemple).

Des questions sont parfois posées sur l'opportunité d'étudier dans l'étude de dangers les conséquences, en tant qu'effet domino externe, d'accidents pouvant ponctuellement se produire sur des axes de transport (routiers, ferroviaires, fluviaux ou maritimes) lorsque des transports de matières dangereuses y sont, de façon régulière ou occasionnelle, réalisés.

L'objet de la présente note est de rappeler que la description de la possibilité de tels effets fait partie de l'objet des études de dangers. Il s'agira en particulier de décrire qualitativement dans le document remis au préfet les éléments d'appréciation de la vulnérabilité de l'installation classée : distance par rapport à l'axe de transport, flux approximatif de véhicules transportant des matières dangereuses, ordre de grandeur de l'intensité de l'agression susceptible d'atteindre l'installation, etc. Par essence, ces informations sont difficiles à obtenir ou à modéliser, de nombreuses données n'étant pas publiquement accessibles ou n'étant pas disponibles (nature et pression des produits transportés par exemple, répartition des flux entre différents types de produits dangereux, etc.). Quelques informations peuvent toutefois être obtenues auprès des gestionnaires de réseaux² ou des communes. L'objectif est que l'exploitant donne au préfet la meilleure représentation raisonnablement possible des agressions potentielles que la proximité avec les axes de transport peut générer sur son site.

¹ Au-delà de la réglementation française, la directive Seveso consacre un article entier à ce point, l'article 8

² On pourra citer notamment les concessionnaires d'autoroutes, de tunnels, VNF, RFF...

Une étude de dangers négligeant complètement ces aspects sera insuffisante.

Pour autant, au contraire des installations voisines fixes, les transports de matières dangereuses sont variables dans le temps et dans leur nature, et les informations précises les concernant sont parfois parcellaires. L'étude de dangers ne peut donc prétendre en donner une représentation aussi fiable que pour les autres aspects qu'elle aborde. Ainsi, les outils réglementaires usuellement mis en œuvre à l'issue de l'étude de dangers au titre de la réglementation des installations classées ne sont pas utilisables : circulaire du 29 septembre 2005, démarche PPRT, porter-à-connaissance.

En conséquence, il appartient à l'exploitant de donner au préfet les éléments qualitatifs d'appréciation de la vulnérabilité de son installation par rapport aux flux de transports de matières dangereuses circulant à proximité de son site, afin d'éclairer le préfet dans ses décisions relatives à l'acceptabilité de la situation, mais ces éléments n'ont pas vocation à être utilisés en tant que tels dans la mise en œuvre des textes réglementaires « installations classées » que sont la circulaire du 29 septembre 2005 dite « MMR » et les textes relatifs à la maîtrise de l'urbanisation, dont les PPRT.

Il convient de bien noter à ce stade que ces points de doctrine portent sur les équipements mobiles, pas sur les installations et équipements fixes au voisinage des installations classées (autres établissements industriels, canalisations, ...) qui ne posent pas les mêmes difficultés.

B - Lorsque le flux de matière dangereuse est à destination de l'établissement ou a pour origine l'établissement, comme indiqué dans les différentes circulaires produites par le ministère en charge des installations classées, les phénomènes dangereux susceptibles de se produire sur ces équipements mobiles sont à prendre en compte dans l'étude de dangers dès lors que les véhicules ont pénétré dans l'enceinte des installations, la prise en compte se faisant selon les modalités indiquées dans les différents textes parus (notamment circulaires du 23 juillet 2007 et du 24 décembre 2007).

Les textes « installations classées » usuels, tels la circulaire du 29 septembre 2005 et les démarches de maîtrise de l'urbanisation s'appliquent.

C - Lorsque le dépotage du véhicule de transport de matière dangereuse se produit dans un lieu connexe³ à l'installation mais hors du site (par exemple : dépotage à partir d'un navire en bordure de site), il n'appartient pas à l'étude de dangers, hors les phases de chargement ou déchargement, de décrire au-delà des exigences indiquées dans la partie A de la présente note les causes et effets potentiels d'incidents sur les véhicules de transport (collision, incendie prenant naissance sur le véhicule alors qu'il est hors de l'installation et n'est pas en phase de dépotage...).

En revanche, dès lors que les branchements / connexions pour opérations de dépotage ont été effectués, au titre de la connexité de ces véhicules avec l'installation elle-même, il conviendra que l'étude de dangers ait pour périmètre les installations fixes que le rédacteur de l'étude de dangers exploite ainsi que les équipements de dépotage et l'ensemble des citernes et conteneurs du véhicule en chargement ou en déchargement. Les phénomènes dangereux indépendants du dépotage et de ses éventuels effets dominos susceptibles de se produire sur le reste du véhicule (autres compartiments dans le cas d'un bateau par exemple) n'ont pas vocation à être évoqués dans l'étude de dangers.

Bon pour mise sur Internet,

*Le Directeur Général de la Prévention des
Risques
Laurent MICHEL*

³ Cf. article R.512-6 II du code de l'environnement, et les notes et circulaires du ministère concernant la notion de connexité, qui dépassent le champ de la présente note.