

Un groupe d'échanges et de propositions pour une gestion régionale des risques liés aux transports de matières dangereuses

Philippe BLANCHER (ASCONIT Consultants), philippe.blancher@asconit.com

Depuis juin 2005, un groupe de travail se réunit régulièrement pour échanger des expériences et avancer des propositions pour une meilleure maîtrise du risque TMD au niveau régional ; le régional s'entendant depuis l'échelle de l'agglomération urbaine jusqu'à la région administrative, en passant par le département. Il regroupe des administrations, des collectivités locales, des associations de promotion d'une culture du risque, des organismes scientifiques et techniques et des consultants qui ont mené des études ou des actions dans ce domaine. **La production attendue est un état de l'art de la gestion des TMD au niveau régional.**

Tableau 1 : Partenaires associés à la démarche

Région	Organismes
Rhône-Alpes	CIRIDD (Centre International de Ressources et d'Innovation pour un Développement Durable), organisation générale des travaux ASCONIT Consultants (coordination scientifique et animation du groupe) Communauté Urbaine du Grand Lyon DRE DDE de la Loire Institut des Risques Majeurs - Grenoble
Picardie Nord-Pas-de Calais	INERIS CETE Nord-Picardie
PACA	DRE PACA Cyprès (Martigues) BGP Conseil (conseiller sécurité TMD)
Normandie	Institut Européen des Risques (Honfleur) Communauté d'Agglomération du Havre CETE Normandie-Centre
Ile-de-France	DRE

Ponctuellement, d'autres organismes ont été représentés. Par ailleurs, le groupe est en contact avec la Mission des Transports de Matières Dangereuses, la Direction de la Sécurité Civile et la Direction Générale de l'Energie et des Matières Premières. Cette démarche bénéficie d'un financement du *Groupe Opérationnel Nouvelles connaissances pour la sécurité* du PREDIT¹.

¹ Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (<http://www.predit.prd.fr/predit3/goDirect.fo?cmd=go&inCde=3>)

La gestion régionale des TMD à contre-courant

Cette initiative fait suite à une recherche qui analysait les échecs de la mise en place de dispositifs de gestion des risques TMD au niveau des régions, départements et agglomérations, telle que préconisée par la Mission des Transports de Matières Dangereuses au début des années 90.

Cette recherche a montré comment depuis la fin des années 80, pour avancer dans le traitement du risque TMD, deux référentiels², correspondant à deux législations différentes et deux façons de dire le risque, sont entrés en concurrence. La notion structurante du premier, issu de l'Acte unique européen, est la libre circulation des marchandises en Europe. Celle du deuxième, issu de la directive européenne Seveso, est le concept de risque majeur. Ces deux référentiels se traduisent par une façon distincte de concevoir, d'interpréter et de traiter le risque, et un rapport au territoire différent.

Le référentiel de la libre circulation implique que les marchandises, fussent-elles dangereuses, puissent circuler avec le moins de contraintes possibles. Assurer la sécurité dans ce cadre consiste à assurer la fiabilité du transport. La réglementation vise à s'abstraire des spécificités territoriales. A l'inverse, le référentiel du risque majeur suppose que, quoique l'on fasse, la fiabilité peut être mise en défaut. Il amène à modéliser l'accident, même de faible probabilité, et à évaluer sa probabilité et son impact. A partir de là, le territoire réapparaît, avec ses spécificités, sous forme d'itinéraires, plus ou moins accidentogènes, de virages, de tunnels..., ainsi que d'habitants et d'équipements... situés à proximité (c'est-à-dire quelques kilomètres pour les accidents les plus importants ...). Aussi pour réduire la probabilité et l'impact d'un accident, il faut aussi s'intéresser à ce territoire, mener une approche spécifique de gestion du risque sur ce territoire. Toutefois, dans la pratique, le référentiel de la libre circulation impose sa logique.

Cette recherche montrait les limites de toute action locale ou régionale, faiblesse des marges de manœuvre du fait des contraintes économiques et réglementaires, spatiales et d'aménagement, autres priorités... Toutefois, elle en soulignait aussi l'intérêt : regroupement d'acteurs divers (administrations, collectivités, professionnels) vers des objectifs communs ; apprentissage collectif appuyé sur la connaissance du terrain ; fonction de veille et de vigilance, d'anticipation des problèmes...

D'ores et déjà, il est possible de tirer quelques enseignements des trois premiers ateliers.

Connaissance des flux

Différentes approches sont possibles :

- Ajout d'un volet TMD à des comptages portant sur les transports en général ou les transports de marchandises.
- Enquêtes auprès des acteurs de la filière (CETE Nord-Picardie sur les flux de marchandises générées par le Port de Dunkerque, DRE Ile-de-France auprès des entreprises de stockage et de distribution d'hydrocarbures...).

La récolte de données est complexe et fastidieuse. Les détenteurs de données, privés ou publics, ne livrent pas facilement l'information. Il serait souhaitable de structurer la démarche à un niveau national ou interrégional ; le particularisme territorial se développant sur la base d'une trame de fond commune. Enfin, il est nécessaire de dimensionner l'effort de collecte des données au regard de leur exploitation pour la maîtrise des risques

Se pose la question de la mise à disposition de cette information. Le Cyprès de Martigues a mis en place un SIG où l'on trouve en ligne des données sur les flux, l'accidentologie, les vulnérabilités, les interdictions de circulation... Dans le même esprit, une base de données permanente, alimentée par les acteurs de la prévention, permettrait à la Préfecture, aux maires et aux services de secours d'intervenir lors d'un événement accidentel en temps réel et d'anticiper en terme de moyens à déployer.

Analyse et évaluation des risques

Les méthodes étudiées dans le cadre de cette recherche vont d'approches très sophistiquées visant à une quantification du risque jusqu'à des démarches pragmatiques fondées sur l'expérience des acteurs locaux.

Ainsi, la démarche d'élaboration d'itinéraires et d'horaires de desserte de l'agglomération lyonnaise s'appuie sur une mise en commun et synthèse : de l'expérience des chauffeurs et l'observation de terrain, éventuellement en participant à des tournées, des contraintes des forces de police pour faire respecter la

² Surel Y., Muller P., 1998, *L'analyse des politiques publiques*, Coll. Clefs Politiques, Montchrestien.

réglementation, ou celles des services d'incendie et de secours pour intervenir en cas d'accident.

A l'autre extrême, depuis 1995, l'INERIS a développé des modèles d'évaluation quantitative des risques permettant de comparer des itinéraires « air libre » ou « tunnel ». Ce modèle est appliqué systématiquement pour la comparaison d'itinéraires dans le cadre de la « réglementation tunnel »³.

La DRE Ile-de-France, en collaboration avec l'Ecole des Mines d'Alès, réalise une étude qui croise l'aléa évalué en fonction des flux de matières dangereuses et les vulnérabilités autour des différents tronçons empruntés par les matières dangereuses, pour en déduire une hiérarchisation multicritère. La démarche vise à évaluer l'impact sur le risque TMD de la fermeture de stockages d'hydrocarbures en première couronne de Paris, et à proposer des itinéraires de desserte pour l'agglomération parisienne. (Voir aussi la démarche de la DDE de la Loire présentée dans ce numéro).

De la connaissance à l'action

La suite des ateliers va permettre d'échanger sur les mesures à mettre en œuvre : définition d'itinéraires ; organisation du stationnement ; gestion des nœuds des réseaux de transports (ports, gares, plateformes...) ; aménagement des infrastructures et de leur environnement pour les sécuriser ; prise en compte des TMD dans les documents d'urbanisme ; préparation à la gestion de crise (atelier de mai, organisé par l'IRMA à Grenoble)... Le dernier portera sur les modalités de gouvernance de démarches coordonnées aux différentes échelles pertinentes (commune et agglomération, département, région, national).

³ Cf. le « Guide des dossiers de sécurité des tunnels routiers - Fascicule 3 : les analyses des risques liés aux transports de matières dangereuses - Décembre 2005 » disponible sur le site : www.cetu.equipement.gouv.fr. Ce dossier comporte une étude spécifique des dangers.