A N N E X E S

ANNEXE 1 : La réglementation : un "maquis" légal

ANNEXE 2 : Les différentes classes de matières dangereuses

ANNEXE 3 : La signalisation des transports de marchandises dangereuses

ANNEXE 4 : Statistiques choc
- Les principaux accidents de transport et de stockage de matières dangereuses dans le monde, de 1978 à 1987
- Les accidents de transport routier de matières dangereuses en France, depuis 1973
- Répartition géographique par départements (1985/1986)

ANNEXE 5 : La maîtrise de l'urbanisation autour des installations dangereuses (Loi du 22.07.87)

ANNEXE 6 : Un nouveau droit : l'information du public (Loi du 22.07.87)

ANNEXE 7 : La réorganisation des plans de secours (Loi du 22.07.87)

ANNEXE 8 : Protection et contrôle des matières nucléaires en cours de transport (arrêtés du 12.06.86)

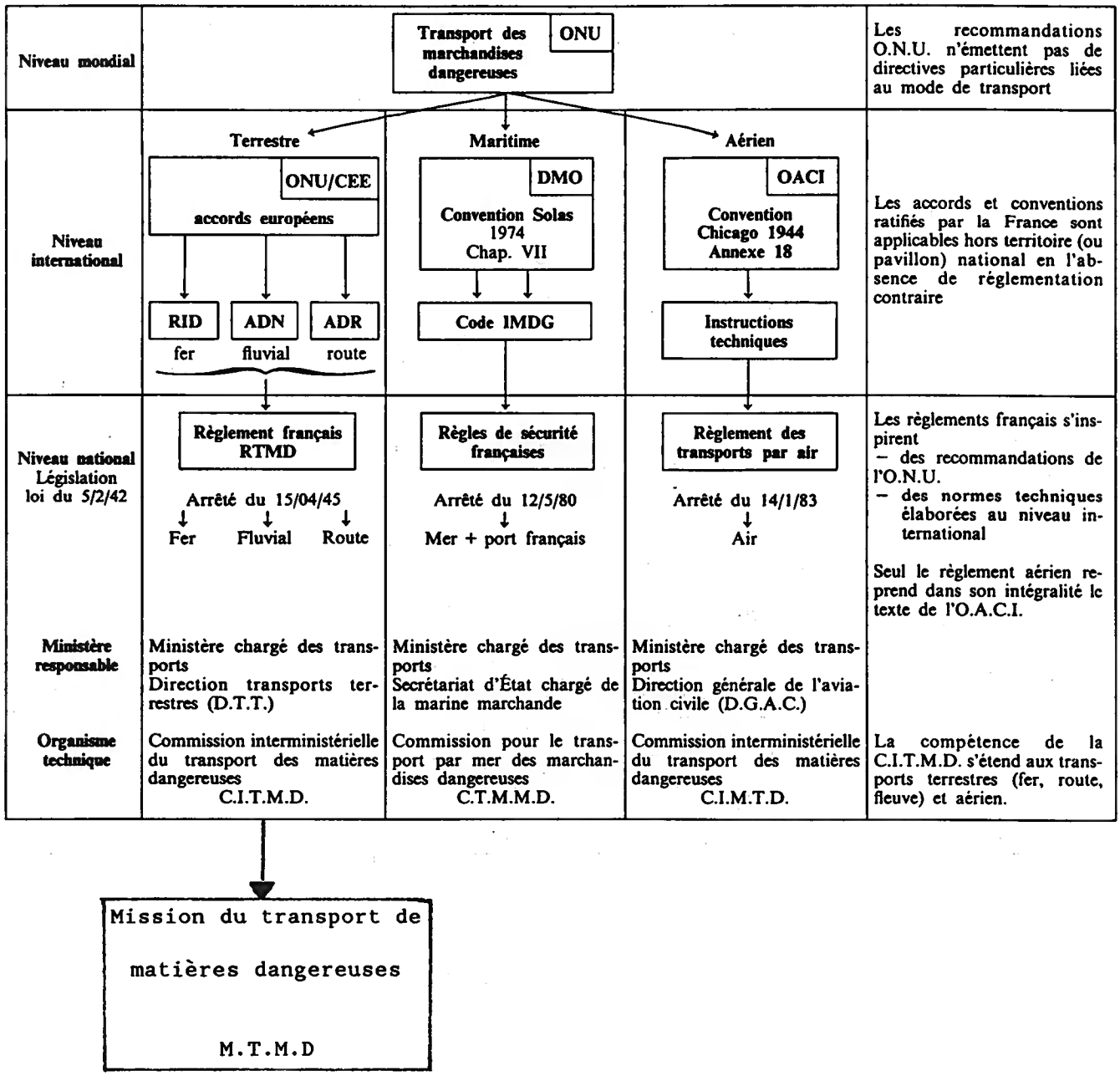
ANNEXE 9 : Les transports de matières dangereuses à la "une"

ANNEXE 1

La réglementation : un "maquis" légal

ARTICULATION DE LA RÉGLEMENTATION

Source : préparation d'un audit interministériel sur le transport des matières dangereuses — étude réalisée par le secrétariat d'État aux risques majeurs (en accord avec le ministère de l'environnement et le secrétariat d'État aux transports) — juin 1985.



(Extrait du rapport du Conseil Economique et Social sur le transport des matières dangereuses, oct.86)

ANNEXE 2

Les différentes classes de matières dangereuses

La classification française et européenne compte 14 classes de matières dangereuses :

Classe 1a	Matières et objets explosibles
Classe 1b	Objets chargés en matières explosibles
Classe 1c	Inflammateurs, pièces d'artifice et marchandises similaires
Classe 2	Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous, sous pression
Classe 3	Matières liquides inflammables
Classe 4.1	Matières solides inflammables
Classe 4.2	Matières sujettes à l'inflammation spontanée
Classe 4.3	Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables
Classe 5.1	Matières comburantes
Classe 5.2	Peroxydes organiques
Classe 6.1	Matières toxiques
Classe 6.2	Matières répugnantes ou susceptible de produire une infection
Classe 7	Matières radioactives
Classe 8	Matières corrosives

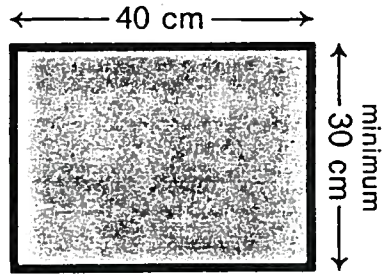
NDR : Le classement de l'ONU, retenu par les transports maritimes et aériens, comporte une classe 9 pour les "matières dangereuses diverses qui présentent un risque différent de ceux correspondant aux autres classes"

ANNEXE 3

La signalisation des transports de marchandises dangereuses

a- PANNEAUX ORANGE PLACES SUR LE VEHICULE

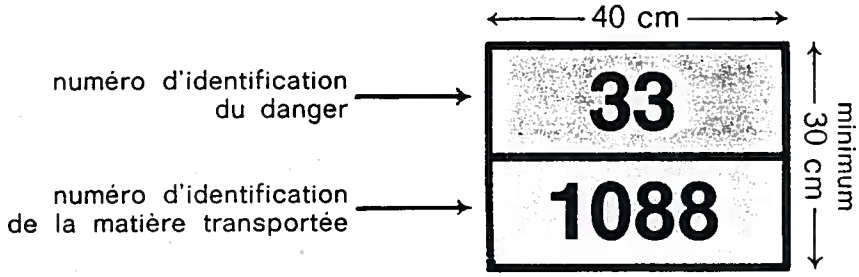
● véhicules autres que véhicules-citernes



liseré noir :
épaisseur 1,5 cm

Nota. — Ce panneau est également prévu pour certains transports en citernes.

● véhicules-citernes



liseré noir et chiffres :
épaisseur 1,5 cm

En régime international, ce panneau avec numéros d'identification, n'est imposé que pour certains transports en citernes.

Emplacement - cas général : à l'avant et à l'arrière, côté gauche par rapport au sens de la marche (l'emplacement à gauche n'est pas exigé par l'A.D.R.).

b- NUMEROS D'IDENTIFICATION DU DANGER

On utilise un numéro à deux ou trois chiffres, la base du système consistant à donner à un chiffre toujours la même signification. La combinaison permet d'identifier le ou les dangers principaux de la cargaison, le premier chiffre indiquant le danger prépondérant, les 2e et 3e chiffres indiquant, s'ils sont différents du premier, le danger subsidiaire.

En général, les chiffres indiquent les dangers suivants :

2 émanation de gaz résultant de pression ou d'une réaction chimique;
3 inflammabilité de liquides (vapeurs) et gaz;
4 inflammabilité de solides;
5 comburant (favorise l'incendie);
6 toxicité;
8 corrosivité;
9 danger de réaction violente spontanée.

Le doublement d'un chiffre indique une intensification du danger afférent.

Lorsque le danger d'une matière peut être indiqué suffisamment par un seul chiffre, ce chiffre est complété par un zéro en deuxième position.

Les combinaisons de chiffres suivantes ont cependant une signification spéciale : 22, 333, 423, 44 et 539 (voir ci-dessous).

Quand le numéro d'identification du danger est précédé de la lettre « X », cela indique que la matière réagit dangereusement avec l'eau. Pour de telles matières, l'eau ne peut être utilisée qu'avec l'agrément d'experts.

Signification des numéros d'identification de danger :

20 gaz inerte;
22 gaz réfrigéré;
223 gaz inflammable réfrigéré;
225 gaz comburant réfrigéré (favorise l'incendie);
228 gaz corrosif réfrigéré
23 gaz inflammable;
236 gaz inflammable et toxique;
239 gaz inflammable pouvant produire spontanément une réaction violente;
25 gaz comburant (favorise l'incendie);
26 gaz toxique;
265 gaz toxique et comburant (favorise l'incendie);
266 gaz très toxique;
268 gaz toxique et corrosif;
286 gaz corrosif et toxique;
30 liquide inflammable (point d'éclair de 21 à 100 °C);
33 liquide très inflammable (point d'éclair inférieur à 21 °C);
X 333 liquide spontanément inflammable, réagissant dangereusement avec l'eau;
336 liquide très inflammable et toxique;
338 liquide très inflammable et corrosif;
X 338 liquide très inflammable et corrosif, réagissant dangereusement avec l'eau;
339 liquide très inflammable, pouvant produire spontanément une réaction violente;
39 liquide inflammable, pouvant produire spontanément une réaction violente;
40 solide inflammable;
X 423 solide inflammable, réagissant dangereusement avec l'eau, en dégageant des gaz inflammables;
44 solide inflammable, qui, à une température élevée, se trouve à l'état fondu;

●●●●● **446** solide inflammable et toxique, qui, à une température élevée, se trouve à l'état fondu;

46 solide inflammable et toxique;

50 matière comburante (favorise l'incendie);

539 peroxyde organique inflammable;

558 matière très comburante (favorise l'incendie) et corrosive;

559 matière très comburante (favorise l'incendie), pouvant produire spontanément une réaction violente;

589 matière comburante (favorie l'incendie) et corrosive, pouvant produire spontanément une réaction violente;

60 matière toxique;

63 matière toxique et inflammable (point d'éclair de 21 à 55 °C);

638 matière toxique et inflammable (point d'éclair de 21 à 55 °C) et corrosive;

66 matière très toxique;

663 matière très toxique et inflammable (point d'éclair ne dépassant pas 55 °C);

68 matière toxique et corrosive;

69 matière toxique pouvant produire spontanément une réaction violente;

80 matière corrosive;

X 80 matière corrosive réagissant dangereusement avec l'eau;

83 matière corrosive et inflammable (point d'éclair de 21 à 55 °C);

839 matière corrosive et inflammable (point d'éclair de 21 à 55 °C) pouvant produire spontanément une réaction violente;

85 matière corrosive et comburante (favorise l'incendie);

856 matière corrosive, comburante (favorise l'incendie) et toxique;

86 matière corrosive et toxique;

88 matière très corrosive;

X 88 matière très corrosive réagissant dangereusement avec l'eau;

883 matière très corrosive et inflammable (point d'éclair de 21 à 55 °C);

885 matière très corrosive et comburante (favorise l'incendie);

886 matière très corrosive et toxique;

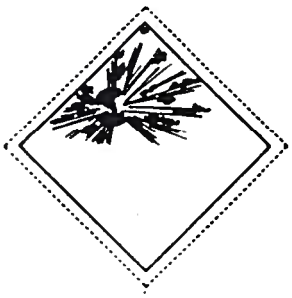
X 886 matière très corrosive et toxique, réagissant dangereusement avec l'eau;

89 matière corrosive, pouvant produire spontanément une réaction violente.

● numéro d'identification de la matière

Ce numéro complète le numéro d'identification de danger. Il est à 4 chiffres (répertoire des Nations Unies) ou à 5 chiffres (valables uniquement dans le cadre du Règlement français; dans ce cas, ils commencent toujours par un 9).

c- PLAQUES ET ETIQUETTES DE DANGER PLACEES SUR LE VEHICULE OU APPOSEES SUR LES COLIS



ORANGE

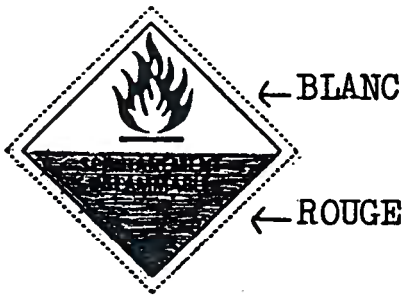
explosible

ROUGE

inflammable (liquide ou gaz)

BANDES VERTICALES ROUGES ET BLANCHES

inflammable (solide)



spontanement inflammable

BLEU

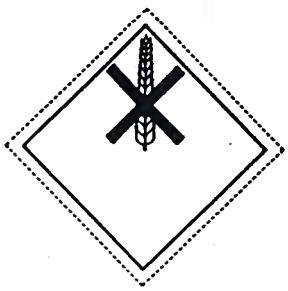
danger d'emanation de gaz au contact de l'eau

JAUNE

comburant ou peroxyde organique

BLANC

matiere ou gaz toxique

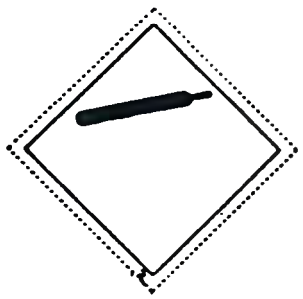


BLANC

matiere nocive

NOIR ET BLANC

matiere ou gaz corrosif

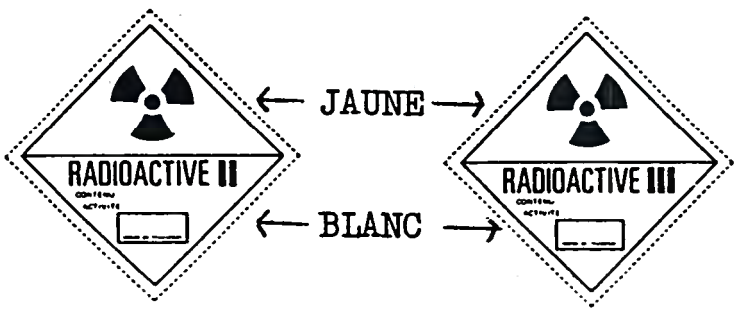


VERT

gaz comprime non inflammable non toxique non corrosif

matieres radioactives

BLANC



ANNEXE 4 / STATISTIQUES CHOC

a- Les principaux accidents de transport et de stockage de matières dangereuses dans le monde de 1978 à 1987

DATE	PAYS	ORIGINE	PRODUITS CONCERNES	NBRE DE MORTS	NBRE DE BLESSES	NBRE D'EVACUES
1978	ESPAGNE LOS ALFAQUES	ROUTE (explosion)	Propylène	216	200	-
1978	ETATS-UNIS	ROUTE (fuite)	Chlore	8	114	3.500
1978	MEXIQUE	ROUTE (explosion)	Gaz	100	150	-
1978	ROYAUME-UNI	ROUTE	Chlore	0	99	-
1979	CANADA Mississauga*	RAIL	Chlore+Butane	0	0	200.000
1979	ETATS-UNIS	RAIL	Amoniac+Chlore	0	14	4.500
1979	ETATS-UNIS	ENTREPOT	Pesticides	0	0	6.500
1980	ETATS-UNIS	RAIL	Trichlo de Phosph.	0	300	23.000
1981	VENEZUELA	STOCKAGE (expl.)	Hydrocarbures	145	1.000	-
1982	ETATS-UNIS	RAIL	Produits chimiques	0	0	3.000
1984	MEXIQUE	RESERVOIR(expl.)	Gaz	452	4.248	300.000
1986	SUISSE Bâle	ENTREPOT (incen.)	Pesticides	0	0	-
1987	FRANCE Lyon	Stockage (expl.)	Hydrocarbures	2	14	-
1987	FRANCE Nantes	Entrepot (incen.)	Engrais	0	0	25.000

* Véritable accident de référence, il a fait l'objet d'une étude française détaillée : "L'accident de Mississauga - Toronto", par Patrick LAGADEC, Min. de l'Environnement, avril 1983.

ANNEXE 4 (suite)

b- Les accidents de transport routier de matières dangereuses en France

EVOLUTION ANNUELLE DEPUIS 1973 du NOMBRE D'ACCIDENTS RECENSES

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Nombre d'accidents	195	257	227	229	272	253	283	240	236	233	209	197	248	210
dont type **M**						117	127	113	92	75	82	84	84	72
dont type C						136	156	127	144	158	127	113	164	138

Légende

- Type "C" (circulation) : sans rôle actif de la matière dangereuse transportée.

- Type "M" (matières dangereuses) : avec rôle actif de la matière dangereuse (épandage, perte de chargement suivie d'épandage, fuite de gaz, pour des quantités supérieures à 100 litres - intoxications, brûlures, malaises imputables à la matière transportée)

Il est intéressant de noter ici que les pertes de chargement sans épandage et les épandages ou fuites inférieurs à 100 litres ne sont pas retenus par ces statistiques...

Source : "Statistiques 1986 des accidents et incidents concernant le transport par voies routière et ferroviaire des matières dangereuses", Ministère des Transports.

c- Répartition géographique par départements (1985/1986)

	DEPARTEMENTS	Accidents 1985	Accidents 1986
01	Ain	5	3
02	Aisne	1	2
03	Allier	6	1
04	Alpes de Haute-Provence	2	0
05	Hautes-Alpes	2	2
06	Alpes-Maritimes	1	0
07	Ardèche	1	1
08	Ardennes	1	1
09	Ariège	4	0
10	Aube	0	0
11	Aude	5	3
12	Aveyron	2	1
13	Bouches-du-Rhône	5	6
14	Calvados	1	1
15	Cantal	0	0
16	Charentes	3	3
17	Charentes-Maritimes	1	1
18	Cher	1	1
19	Corrèze	2	0
20 A	Corse Sud	0	0
20 B	Haute Corse	1	0
21	Côte d'Or	2	2
22	Côtes-du-Nord	3	3
23	Creuse	0	1
24	Dordogne	2	3
25	Doubs	5	2
26	Drôme	5	3
27	Eure	3	3
28	Eure-et-Loir	1	2
29	Finistère	2	3
30	Gard	5	1
31	Haute-Garonne	1	0
32	Gers	0	0
33	Gironde	3	9
34	Hérault	2	4
35	Ille-et-Vilaine	1	2
36	Indre	1	1
37	Indre-et-Loire	2	1
38	Isère	6	6
39	Jura	2	0
40	Landes	0	1
41	Loir-et-Cher	1	1
42	Loire	9	6
43	Haute-Loire	0	2
44	Loire-Atlantique	4	4
45	Loiret	3	2
46	Lot	1	0
47	Lot-et-Garonne	1	1
48	Lozère	1	0
49	Maine-et-Loire	1	2
50	Manche	3	2
51	Marne	2	5
52	Haute-Marne	2	0
53	Mayenne	1	0
54	Meurthe-et-Moselle	5	5
55	Meuse	2	1
56	Morbihan	0	1
57	Moselle	3	2
58	Nièvre	0	1
59	Nord	12	4
60	Oise	7	6
61	Orne	2	1
62	Pas-de-Calais	13	5
63	Puy-de-Dôme	2	2
64	Pyrénées Atlantiques	0	2
65	Hautes-Pyrénées	1	4
66	Pyrénées Orientales	1	1
67	Bas-Rhin	1	1
68	Haut-Rhin	3	4
69	Rhône	9	9
70	Haute-Saône	1	0
71	Saône-et-Loire	6	3
72	Sarthe	1	4

DEPARTEMENTS		Accidents		DEPARTEMENTS		Accidents	
		1985	1986			1985	1986
73	Savoie	4	2	88	Vosges	1	1
74	Haute-Savoie	0	0	89	Yonne	3	9
75	Paris	0	0	90	Territoire de Belfort	2	2
76	Seine-Maritime	11	12	91	Essonne	4	3
77	Seine-et-Marne	6	7	92	Hauts-de-Seine	1	1
78	Yvelines	4	0	93	Seine Saint-Denis	2	0
79	Deux-Sèvres	1	6	94	Val de Marne	1	0
80	Somme	7	1	95	Val d'Oise	1	0
81	Tarn	1	2				
82	Tarn-et-Garonne	1	0		Outre-Mer	0	0
83	Var	5	3				
84	Vaucluse	2	2				
85	Vendée	2	2				
86	Vienne	0	1				
87	Haute-Vienne	1	2				
					TOTAL		

Source : "Statistiques 1986 des accidents et incidents concernant le transport par voies routière et ferroviaire des matières dangereuses", Ministère des Transports.

ANNEXE 5

La maîtrise de l'urbanisation autour des installations dangereuses

(loi du 22/07/87)

La nouvelle loi du 22 juillet 1987, relative *"à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs"*, consacre un important chapitre à l'urbanisation aux abords des sites industriels à risques. Cette nouvelle tentative de limitation de l'urbanisation à proximité des installations dangereuses s'appuie sur la mise en place d'un périmètre de protection autour des sites nouveaux, susceptibles *"de créer, par danger d'explosion ou d'émanation de produits nocifs, des risques très importants pour la santé ou la sécurité des populations voisines et pour l'environnement"*. Cette "servitude d'utilité publique", annexée au plan d'occupation des sols de la commune, ouvre droit à une indemnisation des personnes habitant dans, ou à proximité, de la zone concernée et estimant avoir subi préjudice.

Maîtrise de l'urbanisation

Art. 22. - I. - Dans la dernière phrase de l'article L. 110 du code de l'urbanisme, après les mots : « des milieux naturels et des paysages », sont insérés les mots : « ainsi que la sécurité et la salubrité publiques ».

II. - Dans le premier alinéa de l'article L. 121-10 du même code, après les mots : « les sites et les paysages, », sont insérés les mots : « de prévenir les risques naturels prévisibles et les risques technologiques ».

III. - Le premier alinéa de l'article L. 122-1 du même code est complété par la phrase suivante : « Ils prennent en considération l'existence de risques naturels prévisibles et de risques technologiques ».

IV. - Le troisième alinéa (1°) de l'article L. 123-1 du même code est ainsi rédigé :

« 1° Délimiter des zones urbaines ou à urbaniser en prenant notamment en considération la valeur agronomique des sols, les structures agricoles, les terrains produisant des denrées de qualité supérieure, l'existence de risques naturels prévisibles et de risques technologiques, la présence d'équipements spéciaux importants et déterminer des zones d'affectation des sols selon l'usage principal qui doit en être fait ou la nature des activités dominantes qui peuvent y être exercées ; ».

Art. 23. - Il est inséré, après l'article 7 de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, les articles 7-1 à 7-4 ainsi rédigés :

« *Art. 7-1.* - Lorsqu'une demande d'autorisation concerne une installation classée à implanter sur un site nouveau et susceptible de créer, par danger d'explosion ou d'émanation de produits nocifs, des risques très importants pour la santé ou la sécurité des populations voisines et pour l'environnement, des servitudes d'utilité publique peuvent être instituées concernant l'utilisation du sol, ainsi que l'exécution de travaux soumis au permis de construire.

« Ces servitudes comportent en tant que de besoin :

« - la limitation ou l'interdiction du droit d'implanter des constructions ou des ouvrages et d'aménager des terrains de camping ou de stationnement de caravanes ;

« - la subordination des autorisations de construire au respect de prescriptions techniques tendant à limiter le danger d'exposition aux explosions ou concernant l'isolation des bâtiments au regard des émanations toxiques ;

« - la limitation des effectifs employés dans les installations industrielles et commerciales qui seraient créées ultérieurement.

« Elles tiennent compte de la nature et de l'intensité des risques encourus et peuvent, dans un même périmètre, s'appliquer de façon modulée suivant les zones concernées. Elles ne peuvent contraindre à la démolition ou à l'abandon de constructions existantes édifiées en conformité avec les dispositions législatives et réglementaires en vigueur avant l'institution desdites servitudes.

« Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis du Conseil supérieur des installations classées, fixe la liste des catégories, et éventuellement les seuils de capacité, des installations dans le voisinage desquelles ces servitudes peuvent être instituées.

« *Art. 7-2.* - L'institution de servitudes d'utilité publique est décidée à l'intérieur d'un périmètre délimité autour de l'installation, soit à la requête du demandeur de l'autorisation ou du maire de la commune d'implantation, soit à l'initiative du représentant de l'Etat dans le département. Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions de délimitation du périmètre, qui tiennent compte notamment des équipements de sécurité de l'installation et des caractéristiques du site.

« Le projet définissant les servitudes et le périmètre est soumis à enquête publique, conformément aux dispositions de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, et à l'avis des conseils municipaux des communes sur lesquelles s'étend le périmètre.

« Lorsque le commissaire enquêteur a rendu des conclusions favorables, les servitudes et leur périmètre sont arrêtés par l'autorité compétente pour la délivrance de l'autorisation de l'installation classée si le ou les conseils municipaux ont émis un avis favorable ou sont réputés l'avoir fait, à défaut de réponse dans un délai de quinze jours suivant la clôture du registre d'enquête, et si le demandeur de l'autorisation n'a pas manifesté d'opposition. Dans le cas contraire, ils sont arrêtés par décret en Conseil d'Etat.

« *Art. 7-3.* - Les servitudes sont annexées au plan d'occupation des sols de la commune dans les conditions prévues à l'article L. 126-1 du code de l'urbanisme.

« *Art. 7-4.* - Lorsque l'institution des servitudes prévues à l'article 7-1 entraîne un préjudice direct, matériel et certain, elle ouvre droit à une indemnité au profit des propriétaires, des titulaires de droits réels ou de leurs ayants droit.

« La demande d'indemnisation doit être adressée à l'exploitant de l'installation dans un délai de trois ans à dater de la notification de la décision instituant la servitude. A défaut d'accord amiable, l'indemnité est fixée par le juge de l'expropriation.

« Le préjudice est estimé à la date de la décision de première instance. Toutefois, est seul pris en considération l'usage possible des immeubles et droits immobiliers un an avant l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article 7-2. La qualification éventuelle de terrain à bâtir est appréciée conformément aux dispositions de l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

« Le juge limite ou refuse l'indemnité si une acquisition de droits sur un terrain a, en raison de l'époque où elle a eu lieu ou de toute autre circonstance, été faite dans le but d'obtenir une indemnité.

« Le paiement des indemnités est à la charge de l'exploitant de l'installation. »

Art. 24. - L'article L. 421-8 du code de l'urbanisme est complété par un second alinéa ainsi rédigé :

« Ces dispositions ne sont pas applicables aux installations classées bénéficiant de l'application des articles 7-1 à 7-4 de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement. »

Art. 25. - Le premier alinéa de l'article 27 de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 précitée est complété par la phrase suivante :

« Les dispositions des articles 7-1 à 7-4 de la présente loi ne sont pas applicables à celles de ces installations qui relèvent du ministre de la défense. »

Art. 26. - L'article L. 123-7-1 du code de l'urbanisme est ainsi rédigé :

« *Art. L. 123-7-1.* - Lorsqu'un plan d'occupation des sols doit être révisé ou modifié pour être rendu compatible avec les prescriptions nouvelles prises en application de l'article L. 111-1-1 ou avec les orientations d'un schéma directeur ou d'un schéma de secteur, approuvé ou arrêté postérieurement à l'approbation du plan, ou pour permettre la réalisation d'un nouveau projet d'intérêt général, le représentant de l'Etat en informe la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale.

« Dans un délai d'un mois, la commune ou l'établissement public fait connaître au représentant de l'Etat s'il entend opérer la révision ou la modification nécessaire. Dans la négative ou à défaut de réponse dans ce délai, le représentant de l'Etat peut engager et approuver, après avis du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public et enquête publique, la révision ou la modification du plan. Il en est de même si l'intention exprimée de la commune ou de l'établissement public de procéder à la révision ou à la modification n'est pas suivie, dans un délai de six mois à compter de la notification initiale du représentant de l'Etat, d'une délibération approuvant le projet correspondant.

« Lorsqu'un plan d'occupation des sols a été rendu public, le représentant de l'Etat peut mettre en demeure le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale de rendre publiques de nouvelles dispositions du plan pour permettre la réalisation d'un nouveau projet d'intérêt général. Si ces dispositions n'ont pas été rendues publiques dans un délai de trois mois à compter de cette demande par le maire ou le président de l'établissement public, après avis du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public, le représentant de l'Etat peut se substituer à l'autorité compétente et les rendres publiques. »

Art. 27. - Il est inséré, dans le chapitre V du titre Ier du livre III du code de l'urbanisme, un article L. 315-9 ainsi rédigé :

« *Art. L. 315-9.* - Sont validés :

« 1° Les autorisations de lotir délivrées à compter du 1er janvier 1978 :

« *a)* En tant qu'elles autorisent une surface hors œuvre nette de construction résultant de l'application du coefficient d'occupation des sols à la surface totale du terrain ayant fait l'objet de la demande d'autorisation de lotir ;

« *b)* En tant qu'elles répartissent cette surface hors œuvre nette entre les différents lots sans tenir compte de l'application du coefficient d'occupation des sols à chacun de ces lots ;

« *c)* En tant qu'elles prévoient que le lotisseur procède à cette répartition dans les mêmes conditions ;

« 2° Les permis de construire délivrés sur le fondement des dispositions mentionnées au 1° ci-dessus en tant qu'ils autorisent l'édification de constructions d'une surface hors œuvre nette supérieure à celle qui résulte de l'application du coefficient d'occupation des sols à la surface du lot ayant fait l'objet de la demande ;

« 3° Les certificats d'urbanisme en tant qu'ils reconnaissent des possibilités de construire résultant des dispositions validées au 1° du présent article. »

ANNEXE 6

Un nouveau droit : l'information du public

(loi du 22/07/87)

Un petit paragraphe de la loi, qui passerait presque inaperçu, mais qui n'en est pas moins fondamental : le droit à l'information des citoyens est désormais affirmé comme principe légal. Qu'on se le dise !

TITRE II

PROTECTION DE LA FORET CONTRE L'INCENDIE ET PREVENTION DES RISQUES MAJEURS

CHAPITRE Ier

Information

Art. 21. - Les citoyens ont un droit à l'information sur les risques majeurs auxquels ils sont soumis dans certaines zones du territoire et sur les mesures de sauvegarde qui les concernent. Ce droit s'applique aux risques technologiques et aux risques naturels prévisibles.

Un décret en Conseil d'Etat définit les conditions d'exercice de ce droit. Il détermine notamment les modalités selon lesquelles les mesures de sauvegarde sont portées à la connaissance du public ainsi que les catégories de locaux dans lesquels les informations sont affichées.

L'exploitant est tenu de participer à l'information générale du public sur les mesures prises aux abords des ouvrages ou installations faisant l'objet d'un plan particulier d'intervention.

ANNEXE 7

La réorganisation des plans de secours

(loi du 22/07/87)

Un aspect important de la loi du 22 juillet 1987 a trait à la réorganisation de la sécurité civile. Entre les plans ORSEC national et départemental apparaît désormais un Plan ORSEC de "zone", à l'échelon des "zones de défense" (au nombre de six en France). L'organisation des secours liés au transport et au stockage des matières dangereuses relève plus directement des plans d'urgence. A ce titre, les lieux de transit et de stockage temporaire de matièrees dangereuses - en particulier, les gares de triage - devront justifier d'un "plan particulier d'intervention" (PPI). Les transports de matières dangereuses, notamment radioactives, sont prises en compte au niveau des "plans de secours spécialisés".

Reste à savoir si cette nécessaire clarification dans l'organisation des secours se vérifiera à la prochaine catastrophe. Notons déjà que sept mois après la promulgation de la loi, ses onze décrets d'application n'étaient pas encore parus...

TITRE Ier

ORGANISATION DE LA SECURITE CIVILE

Art. 1er. - La sécurité civile a pour objet la prévention des risques de toute nature ainsi que la protection des personnes, des biens et de l'environnement contre les accidents, les sinistres et les catastrophes.

La préparation des mesures de sauvegarde et la mise en œuvre des moyens nécessaires pour faire face aux risques majeurs et aux catastrophes sont assurées dans les conditions prévues par le présent titre. Elles sont déterminées dans le cadre de plans d'organisation des secours dénommés Plans Orsec et de plans d'urgence.

CHAPITRE Ier

Préparation et organisation des secours

Art. 2. - Les plans Orsec recensent les moyens publics et privés susceptibles d'être mis en œuvre en cas de catastrophe et définissent les conditions de leur emploi par l'autorité compétente pour diriger les secours.

Ils comprennent, selon la nature et l'importance des moyens à mettre en œuvre :

1° Le plan Orsec national établi dans les conditions prévues à l'article 6 ;

2° Les plans Orsec de zone établis, pour chacune des zones de défense définies à l'article 23 de l'ordonnance n° 59-147 du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la défense, dans les conditions prévues aux articles 7 et 8 de la présente loi ;

3° Les plans Orsec départementaux établis dans les conditions prévues à l'article 9.

Art. 3. - Les plans d'urgence prévoient les mesures à prendre et les moyens de secours à mettre en œuvre pour faire face à des risques de nature particulière ou liés à l'existence et au fonctionnement d'installations ou d'ouvrages déterminés.

Les plans d'urgence comprennent :

1° Les plans particuliers d'intervention définis à l'article 4 ;

2° Les plans destinés à porter secours à de nombreuses victimes ;

3° Les plans de secours spécialisés liés à un risque défini.

Les plans d'urgence sont établis dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat.

La mise en œuvre d'un plan d'urgence ne fait pas obstacle au déclenchement d'un plan Orsec, si les circonstances le justifient.

Art. 4. - Des plans particuliers d'intervention préparés par le représentant de l'Etat dans le département, après avis des maires et de l'exploitant concernés, définissent les mesures à prendre aux abords des installations ou ouvrages dont les caractéristiques sont fixées dans le décret en Conseil d'Etat visé à l'article 3. Sont notamment prévues les mesures incombant à l'exploitant, sous le contrôle de l'autorité de police.

Le décret en Conseil d'Etat visé à l'article 3 fixe également les modalités selon lesquelles les mesures mentionnées au premier alinéa sont rendues publiques.

Art. 5. - La direction des opérations de secours relève de l'autorité de police compétente en vertu des articles L. 131-1 et L. 131-13 du code des communes, sous réserve des dispositions prévues par les alinéas suivants.

En cas de déclenchement d'un plan Orsec ou d'un plan d'urgence, les opérations de secours sont placées, dans chaque département, sous l'autorité du représentant de l'Etat dans le département.

Lorsqu'elles intéressent le territoire de plusieurs départements, qu'il y ait ou non déclenchement d'un plan Orsec ou d'un plan d'urgence, le Premier ministre peut placer l'ensemble des opérations de secours sous la direction du représentant de l'Etat dans l'un de ces départements.

Les opérations de secours en mer sont dirigées par le préfet maritime.

Art. 6. - Le ministre chargé de la sécurité civile prépare les mesures de sauvegarde et coordonne les moyens de secours relevant de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements publics sur l'ensemble du territoire.

Lorsque les circonstances le justifient, il attribue les moyens publics et privés nécessaires à l'autorité chargée de la direction des opérations de secours.

Le Premier ministre déclenche le plan Orsec national.

Art. 7. - Le représentant de l'Etat dans le département où se trouve le siège de la zone de défense prépare les mesures de sauvegarde et coordonne les moyens de secours publics dans la zone de défense.

Après avis du président de la commission administrative du service départemental d'incendie et de secours des départements concernés, il établit à cet effet un schéma directeur destiné à la formation des personnels et à la préparation des moyens de secours.

Lorsque les circonstances le justifient, il attribue les moyens publics et privés nécessaires à l'autorité chargée de la direction des opérations de secours. Il déclenche le plan Orsec de zone.

Art. 8. - Lorsque plusieurs départements sont plus particulièrement exposés à certains risques, les compétences attribuées par l'article 7 au représentant de l'Etat dans le département du siège de la zone peuvent être confiées par le Premier ministre, en tout ou partie, au représentant de l'Etat dans l'une des régions où se trouvent l'un ou les départements concernés.

Art. 9. - Le représentant de l'Etat dans le département prépare les mesures de sauvegarde et coordonne les moyens de secours publics dans le département.

Il assure la mise en œuvre des moyens de secours publics et privés et, lorsque les circonstances le justifient, il déclenche le plan Orsec départemental.

Art. 10. - Pour l'accomplissement des missions qui leur sont confiées par l'article 4 et les articles 6 à 9, les autorités compétentes de l'Etat, chacune en ce qui la concerne, peuvent procéder à la réquisition des moyens privés de secours nécessaires.

ANNEXE 8

Protection et contrôle des matières nucléaires en cours de transport

(Arrêtés du 12.06.86)

Les transports de combustibles irradiés sont soumis à deux arrêtés sécuritaires co-signés par Mr. Charles PASQUA. Une action récente (17 mars 1988) de Robin des Bois a prouvé cependant que des combustibles irradiés allant de Suisse à Windscale au Royaume-Uni transitaient par Dunkerque et embarquaient sur un transbordeur français, le Saint-Germain, vieux de 37 ans ! La même action a souligné qu'en cas de grève, les combustibles irradiés restaient en souffrance dans les gares de triage pendant plusieurs semaines, sans protection particulière...

Arrêté du 12 juin 1986 modifiant l'arrêté du 26 mars 1982 relatif à la protection et au contrôle des matières nucléaires en cours de transport

Le ministre de l'intérieur, le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports et le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme,

Vu la loi n° 80-572 du 25 juillet 1980 sur la protection et le contrôle des matières nucléaires ;

Vu le décret n° 81-512 du 12 mai 1981 relatif à la protection et au contrôle des matières nucléaires ;

Vu l'arrêté du 2 novembre 1976 modifié portant création d'un institut de protection et de sûreté nucléaire ;

Vu l'arrêté du 26 mars 1982 relatif à la protection et au contrôle des matières nucléaires en cours de transport ;

Vu l'avis du secrétaire général du comité interministériel de la sécurité nucléaire ;

Vu l'avis de la commission de la protection du transport des matières nucléaires instituée par l'article 20 du décret du 12 mai 1981 susvisé,

Arrêtent :

Art. 1er. - Les dispositions de l'article 8 de l'arrêté du 26 mars 1982 susvisé sont remplacées par les dispositions suivantes :

« *Art. 8.* - En ce qui concerne les combustibles irradiés et les matières nucléaires de catégorie III, le transporteur peut faire appel, pour l'exécution du transport, aux services d'un ou de plusieurs sous-traitants préalablement agréés par le ministre chargé de l'industrie, dans ce cas :

« - le transporteur informe ses sous-traitants de la réglementation relative à la protection et au contrôle des matières nucléaires et s'assure de la bonne application de ladite réglementation par ces derniers auxquels il appartient de respecter notamment les dispositions des articles 3.2 et 7.1 du présent arrêté. Les sous-traitants, participant successivement au mouvement, ne peuvent à leur tour déléguer à quiconque tout ou partie de l'exécution du transport ;

« - les sous-traitants communiquent au transporteur toutes les informations qui lui sont nécessaires pour assurer le contrôle des matières nucléaires, notamment toute modification des conditions d'exécution du transport et tout incident, accident ou événement susceptible de retarder ou de compromettre cette exécution ;

« - le préavis ou la demande d'autorisation spéciale visés aux articles 3 et 4 ci-dessus mentionnent les différents sous-traitants participant à l'opération ainsi que les conditions prévues dans lesquelles doit s'effectuer entre eux le transfert des matières nucléaires.

« Lorsqu'il recourt à la sous-traitance, le transporteur reste tenu de respecter les obligations prévues par les dispositions du décret du 12 mai 1981 susvisé et du présent arrêté. »

Art. 2. - Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 12 juin 1986.

Le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme,
ALAIN MADELIN

Le ministre de l'intérieur,
CHARLES PASQUA

Le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports,
PIERRE MÉHAIGNERIE

Arrêté du 12 juin 1986 relatif à la protection et au contrôle des combustibles irradiés et des matières nucléaires de catégorie III transportées par voie ferrée

Le ministre de l'intérieur, le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports et le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme,

Vu la loi n° 80-572 du 25 juillet 1980 sur la protection et le contrôle des matières nucléaires ;

Vu le décret n° 81-512 du 12 mai 1981 relatif à la protection et au contrôle des matières nucléaires ;

Vu l'arrêté du 26 mars 1982 modifié relatif à la protection et au contrôle des matières nucléaires en cours de transport et notamment son article 7.2 ;

Vu l'arrêté du 2 novembre 1976 modifié portant création d'un institut de protection et de sûreté nucléaire ;

Vu l'avis du secrétaire général du comité interministériel de la sécurité nucléaire ;

Vu l'avis de la commission de la protection du transport des matières nucléaires instituée par l'article 20 du décret du 12 mai 1981 susvisé,

Arrêtent :

Dispositions générales

Art. 1er. - Le présent arrêté est applicable au transport par voie ferrée des combustibles irradiés et des matières nucléaires de catégorie III, tels que définis par le tableau annexé au décret du 12 mai 1981 susvisé.

Art. 2. - Dans le présent arrêté :

1° Le terme de « transporteur autorisé » désigne les transporteurs français ou étrangers titulaires de l'autorisation prévue à l'article 2 de la loi du 25 juillet 1980 susvisée ;

2° Les termes « d'expéditeur » et de « destinataire » désignent respectivement la personne physique ou morale qui remet des combustibles irradiés ou des matières nucléaires de catégorie III à la Société nationale des chemins de fer français (S.N.C.F.) et celle auprès de laquelle la S.N.C.F. en effectue la livraison.

Art. 3. - Le respect des dispositions du présent arrêté ne dispense en aucun cas le transporteur autorisé du respect de la réglementation susvisée, applicable à tout transport de matières nucléaires, et des autres réglementations en vigueur, notamment en ce qui concerne le transport des matières dangereuses. En particulier, les combustibles irradiés et les matières nucléaires de catégorie III peuvent faire l'objet du contrôle prévu par la loi du 25 juillet 1980 susvisée lorsqu'au cours de leur transport elles transitent dans les installations de la S.N.C.F.

Sous-traitance du transport

Art. 4. - Le transporteur autorisé peut faire appel, pour l'exécution du transport, aux services d'un ou de plusieurs sous-traitants dans les conditions prévues à l'article 8 de l'arrêté du 26 mars 1982 modifié susvisé. La S.N.C.F. peut intervenir en tant que sous-traitant du transporteur, auquel cas elle communique à ce dernier les informations prévues aux articles 5-6, 6 et 8-2 du présent arrêté.

Prescriptions à observer par le transporteur autorisé

Art. 5. – Le transporteur autorisé doit observer les presciptions suivantes :

1° Justifier à la S.N.C.F. la détention de l'autorisation de transport et de la liste des sous-traitants agréés par le ministre chargé de l'industrie, mentionnant la S.N.C.F. parmi ces derniers ;

2° Aviser la S.N.C.F. trois jours ouvrables avant toute expédition en lui indiquant :

– sa raison sociale et son numéro d'appel téléphonique ainsi que ceux de l'expéditeur défini à l'article 2.2 ci-dessus ;

– le destinataire, les gares de départ et d'arrivée ;

– la date ;

– les matières nucléaires concernées, et leur catégorie de classement selon le décret du 12 mai 1981 susvisé et selon le règlement du 15 avril 1945 modifié relatif au transport et à la manutention des matières dangereuses (R.T.M.D.) ;

– le nombre des colis, par wagon, leur poids brut total, et le nombre de wagons.

L'avis précédent pourra être constitué pour partie par le document fournissant les renseignements prescrits à l'article 794, chiffre 4.3 du R.T.M.D.

3° Expédier les matières nucléaires par wagon, ou conteneur, complet, sauf dérogation préalable accordée par l'échelon opérationnel des transports (E.O.T.) de l'institut de protection et de sûreté nucléaire (I.P.S.N.) ;

4° Avant le chargement et l'expédition des matières, faire procéder à une inspection des wagons ou des conteneurs de transport ;

5° Indiquer à la S.N.C.F. sur la lettre de voiture, la catégorie de classement de la matière selon le décret du 12 mai 1981 susvisé ;

6° Informer le destinataire, le cas échéant au vu des renseignements communiqués par la S.N.C.F., de la date et de l'heure d'arrivée prévues, et obtenir de sa part l'assurance qu'il sera prêt à prendre livraison des matières dès que la S.N.C.F. l'avertira de leur arrivée effective au lieu de destination ;

7° Vérifier ou obtenir du destinataire l'assurance qu'il vérifie, lors de la livraison, l'intégrité des colis et des dispositifs de protection décrits à l'article 7 ci-dessous ;

8° Confirmer à l'E.O.T. les informations reçues de la S.N.C.F. en application de l'article 6 ci-dessous.

Prescriptions à observer par la S.N.C.F.

Art. 6. – La S.N.C.F. doit informer sans délai le transporteur autorisé, le destinataire et l'E.O.T. de toute modification d'acheminement des matières et des nouvelles conditions probables de livraison au destinataire.

Pour les transports de combustibles irradiés, la S.N.C.F. doit informer le transporteur autorisé et l'E.O.T. chaque fois qu'un stationnement non programmé excède une journée dans les triages ou une demi-journée en ligne.

Modalités d'acheminement et dispositifs de protection

Art. 7. – 1° Les combustibles irradiés et les matières nucléaires de catégorie III sont acheminés dans des conditions permettant de minimiser les temps de parcours ainsi que le nombre et la durée des stationnements des wagons les transportant. En particulier, les dates d'expédition sont déterminées, sauf raison majeure due notamment au caractère international du transport, de telle manière que les wagons ne soient pas immobilisés dans les centres de triage pendant les périodes d'arrêt de fin de semaine de ces derniers.

2° Les couvercles des colis contenant les combustibles irradiés et les matières nucléaires de catégorie III sont verrouillés ou munis de scellés.

Les colis de combustibles irradiés sont transportés dans des wagons spécialement aménagés ou dans des wagons conformes aux prescriptions de l'annexe II du règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (R.I.V.). Dans le premier cas, le dispositif de fermeture du capot de protection des wagons est verrouillé et muni de scellés d'un modèle agréé par la S.N.C.F.

Concernant les matières nucléaires de catégorie III, les colis de poids unitaire inférieur à 2 tonnes sont transportés dans des wagons couverts dont les portes sont ligaturées et munies de scellés d'un modèle agréé par la S.N.C.F. A la rigueur, ces colis peuvent être transportés dans des wagons ouverts dans la mesure où aucune disposition du R.I.V. précité ne s'y oppose, et à la condition qu'un dispositif d'arrimage les rende solidaires soit les uns des autres, soit du berceau éventuellement utilisé pour leur transport.

Suivi du transport et conduite à tenir en cas d'incident ou d'accident

Art. 8. – 1° Le suivi du transport ferroviaire des combustibles irradiés est assuré dans les conditions suivantes :

– un avis écrit est remis à l'agent de conduite par la gare origine de chaque train d'acheminement pour l'informer de la présence des matières nucléaires dans le convoi ;

– les postes de commandement (P.C.) régionaux concernés de la S.N.C.F. annoncent la circulation du train aux gares de leurs zones d'action respectives situées sur le parcours ;

– ces gares annoncent au P.C. dont elles relèvent le passage du train ;

– une liaison inter-P.C. permet de transmettre l'information jusqu'à la région S.N.C.F. où se trouve la gare destinataire.

La procédure de suivi ci-dessus décrite est également appliquée par la S.N.C.F. aux transports de matières nucléaires de catégorie III dès lors que ces matières entrent dans la classification R.T.M.D., groupes 70101/70102.

En tout état de cause, l'E.O.T. ou le transporteur autorisé, si les circonstances l'exigent, peuvent demander à la S.N.C.F. toutes informations utiles, notamment quant à la position des matières. Dans cette hypothèse, l'E.O.T. et le transporteur autorisé se tiennent mutuellement informés ; le transporteur autorisé retransmet les informations reçues à l'expéditeur.

2° En cas d'incident ou d'accident affectant les combustibles irradiés et les matières nucléaires de catégorie III en cours de transport par voie ferrée, la gare territorialement compétente ou l'agent de conduite informe le poste de commandement régional S.N.C.F. concerné, lequel transmet l'information à l'E.O.T. qui avertit les ministres chargés de l'intérieur et de l'industrie.

De plus, la gare concernée par l'incident ou l'accident prévient ou fait prévenir sans délai :

– la brigade de gendarmerie ou le commissariat de police territorialement compétent qui en informe le commissaire de la République ;

– l'expéditeur, le destinataire et le transporteur autorisé, qui confirme à l'E.O.T. qu'il a été averti ;

– en cas de transport sous douane, le service des douanes le plus proche.

Si l'incident ou l'accident implique un risque radiologique, il y a lieu de prévenir également la direction de la défense et de la sécurité civiles (C.O.D.I.S.C.) et le service central de protection contre les rayonnements ionisants.

Art. 9. – Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 12 juin 1986.

Le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme,
ALAIN MADELIN

Le ministre de l'intérieur,
CHARLES PASQUA

Le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports,
PIERRE MÉHAIGNERIE

ANNEXE 9

Les transports de matières dangereuses à la "une"

Un poids lourd chargé de produits chimiques se renverse près de Limoges

Un semi-remorque, transportant des sacs de soude caustique et une citerne d'acide, s'est renversé à la sortie sud de Limoges (Haute-Vienne), tuant son conducteur, M. Charles Payet, de Toulouse. Toute pollution a été évitée.

Le semi-remorque, qui ne portait pas les plaques réglementaires en cas de transport de produits dangereux et inflammables, appartient à la société Bailly, de Toulouse. Il avait été affrété par un client qui n'avait pas averti cette société du caractère toxique du chargement.

Le Figaro 9107187

Matières dangereuses sur la RN 20: les riverains évacués

Les riverains de la RN 20, à Linas (Essonne), ont dû être évacués, lundi soir, en raison des opérations de transvasement du diméthylamine contenu dans la citerne d'un camion renversé dans l'après-midi.

Libé 4109185

Lundi, peu avant 16 heures, un camion de 38 tonnes appartenant à une société hollandaise et transportant plusieurs milliers de litres de diméthylaline à 40 %, composé organique azoté inflammable et corrosif, s'est couché dans un fossé.

Un périmètre de sécurité a été mis en place, la circulation complètement interrompue dans les deux sens et des déviations établies.

Les sapeurs-pompiers ont constaté une fuite « goutte à goutte », au niveau de l'orifice de remplissage supérieure du camion, et une fissure est apparue sur l'une des doubles parois de la citerne. En raison de la nature du produit, les autorités ont dû réquisitionner une citerne afin de procéder au transvasement du produit, au cours de la nuit.

Le Monde 27/10/87

Pollution

Emanations toxiques à Marseille

Toussant et souffrant d'irritation des bronches, vingt-sept personnes ont été placées en observation dans les hôpitaux de Marseille, le lundi 26 octobre, à la suite de la rupture d'un fût contenant un produit chimique, dans le quartier de la Madrague. Au cours d'une manipulation chez un transporteur routier, un bidon contenant du disulfure diméthylique a crevé, et plusieurs dizaines de litres de ce produit très odorant se sont déversées sur le sol. Les ouvriers de l'entreprise et les élèves de l'école voisine (onze adultes et seize enfants) ont été incommodés et transportés à l'hôpital. Le quartier a connu un début de panique. Les marins pompiers ont récupéré le produit déversé et l'ont neutralisé. L'état des hospitalisés n'inspire aucune inquiétude.

Havre-Presse 2102188

NORVILLE

800 litres d'acide chlorhydrique sur la chaussée... reposent le problème du transport des produits toxiques

Depuis de nombreux mois, les autorités locales de Lillebonne et Notre-Dame-de-Gravenchon essaient de faire adopter un projet visant à détourner le trafic très important des camions transportant des matières toxiques entre ces deux villes. Une nouvelle fois, un incident s'est produit dans cette zone hier matin, prouvant que les risques existent et que les craintes des différentes municipalités sont tout à fait fondées. En effet, un camion transportant 1.000 litres d'acide chlorhydrique a perdu une partie de son chargement sur la chaussée, occasionnant un épais nuage toxique.

Il était 10 h. 30, hier matin, en rase campagne, sur la route qui relie Notre-Dame-de-Gravenchon à Norville, lorsque le conducteur d'un semi-remorque venant de la société Parachimic de Sotteville-lès-Rouen et se dirigeant vers Duclair aperçoit dans son rétroviseur un épais nuage masquant la chaussée. Stoppant immédiatement son camion, il s'aperçoit qu'un fût contenant de l'acide chlorhydrique fuit et alerte aussitôt les secours qui arrivent très rapidement sur les lieux.

Les sapeurs-pompiers de Gravenchon, équipés de masques respiratoire lavent alors la chaussée à l'aide d'eau, ce qui dilue les 800 litres de produit toxique répandus sur le sol. Plusieurs automobilistes qui ont continué leur route, malgré la présence de ce nuage d'une hauteur d'environ 50 centimètres ont, quelques instants plus tard, ressentis des picotements à la gorge et aux yeux.

Selon le responsable du département chimie de Parachimic, joint au téléphone dans l'après-midi : « Ce genre d'incident est tout à fait regrettable, bien sûr, mais toutes les mesures de sécurité qui devaient être prises l'on été. Nos chauffeurs sont des gens qui connaissent bien la toxicité des produits qu'ils transportent, ils savent les gestes qui s'imposent en cas de problème. Il n'y a aucun danger pour les personnes qui se trouvaient à proximité de l'endroit où s'est produit cet incident », a-t-il ajouté.

Sur ce point précis, M. Paul Dhaille, député maire de Lillebonne ne semble pas tout à fait d'accord. « Le trafic de ces camions entraîne des risques pour la population et l'environnement. C'est pourquoi nous demandons, depuis des années, à ce que le passage des camions transportant de tels produits soient détournés sur une voie à plus grande circulation, présentant davantage de sécurité. La voie empruntée à l'heure actuelle, entre Gravenchon et Norville, est trop étroite, et traverse plusieurs zones où la population est importante. Cela ne devrait pas être permis ! »

Carole GERVAIS

Le Figaro 9107187

L'enfer à Herborn

Un camion-citerne transportant 36 000 litres d'essence percute une pizzeria dans cette petite ville du centre de l'Allemagne. Il explose. Trois morts, quatre disparus.

En RFA, un camion-citerne percute un immeuble

Plusieurs dizaines de disparus

HERBORN (RFA)
de notre envoyé spécial

Fenêtres béantes, toits envolés en fumée, murs noircis, tout un quartier de la petite ville médiévale de Herborn, à 80 kilomètres de Francfort, dans la Hesse, a été littéralement rasé, le mardi soir 7 juillet, par l'explosion d'un camion-citerne transportant 36 000 litres d'essence. L'ampleur de la catastrophe n'avait toujours pas pu être déterminée avec précision mercredi en milieu de journée. Le ministre, président du Land de Hesse, M. Walter Wallmann, qui s'est rendu lui-même sur les lieux, a indiqué qu'elle ne serait connue qu'une fois les travaux de déblaiement terminés.

Seuls deux corps, dont celui d'une jeune fille de dix-huit ans, avaient été retrouvés par les sauveteurs. Vingt-trois personnes au total étaient signalées comme disparues mercredi après-midi et les recherches se poursuivaient, notamment dans les décombres d'un bâtiment de trois étages qui s'est totalement effondré. Ce bâtiment abritait au rez-de-chaussée un café-glacier, l'un des points de rencontre habituels des jeunes de la ville et des environs.

Selon des témoins, il n'y avait qu'une quinzaine de consommteurs dans le local. Plusieurs d'entre eux, dont le propriétaire, un Italien, ont eu le temps de prendre la fuite. Entre l'accident lui-même et l'explosion de la cargaison d'essence, deux à trois minutes se sont en effet écoulées qui ont permis, semble-t-il, d'éviter une catastrophe plus effroyable encore.

Le bilan définitif semble devoir être moins lourd qu'on ne l'avait envisagé dans la nuit. On avait alors parlé d'une cinquantaine de morts, le nombre des blessés s'élevait à plus de trente-cinq, dont quatre dans un état grave.

Située à quelques dizaines de mètres au bout de la rue piétonnière qui traverse le centre-ville de Herborn, la rue Westerwald où a eu lieu la catastrophe, est empruntée par le trafic qui circule sur la route nationale allant de Marburg à Montabaur. On pénètre dans la ville par une côte à 8 % amplement signalée un kilomètre à l'avance. Selon un des responsables locaux, les premières constatations n'ont pas permis de savoir si les freins du camion-citerne avaient lâché ou si le conducteur roulait trop vite. Le véhicule n'a, en tout cas, pas pu négocier un virage en entrant dans la cité. Il s'est renversé quelques mètres plus loin au milieu de la chaussée, juste devant le café-glacier.

La cargaison s'est immédiatement répandue, éclaboussant les maisons avoisinantes et les passants d'essence qui s'infiltrait en outre dans les ruelles et les canalisations d'égouts. Des explosions se sont ensuite produites. Les témoins rapportent la vision d'une immense boule de feu qui a littéralement soufflé l'immeuble du café. Dix maisons ont été détruites de fond en comble ; certaines d'entre elles ont dû être partiellement démolies pour éviter que les ruines ne s'écroulent sur les sauveteurs. L'essence en feu répandue dans les égouts a provoqué un peu partout des explosions. A des dizaines de mètres du point d'impact, les plaques d'égouts sautaient. Les appels à la population ont dû être lancés toute la nuit pour demander d'éteindre les réchauds, de fermer les compteurs d'électricité et de ne pas allumer de cigarettes ou autres feux.

L'état d'urgence a dû être étendu à deux autres villages situés à plusieurs kilomètres et reliés à la ville par les canalisations d'égouts.

« *Cela fait des années qu'on leur avait demandé d'interdire la circulation des poids lourds. Cette fois-ci on ne lâchera pas* », s'indignait une pharmacienne non loin du lieu de l'accident. Celui-ci est en effet le quatrième à se produire au cours des dernières années. Il y a quatre ans, un autre poids lourd avait tué trois personnes à quelques dizaines de mètres du lieu de l'accident de mardi soir.

HENRI DE BRESSON.

Le Monde 9107187

Sud-Ouest 16/12/87

DAX

Le wagon menaçait d'exploser

On a frôlé la catastrophe hier à Dax et à Saint-Paul-lès-Dax. Un wagon chargé de 83 000 litres de supercarburant menaçait le quartier de la Gare : 200 sauveteurs ont été mobilisés

De la sirène sonnée dans la nuit glaciale à 3 h 42, jusqu'à l'extinction de l'incendie, un quart d'heure avant midi, la frontière ferrée qui délimite les communes de Dax et Saint-Paul-lès-Dax (Landes) aura été le théâtre de longues frayeurs. L'on aura même cru, vers 6 heures, à l'inéluctabilité de l'explosion d'un wagon chargé de 83 000 litres d'hydrocarbure. Un liquide dont tout le monde pensait qu'il s'agissait de fioul domestique... alors que la citerne était remplie de supercarburant... Au bout du compte, une mobilisation de dizaines et de dizaines de sauveteurs, et surtout un trafic SNCF qui, hier soir, n'était toujours pas rétabli.

Tout débute d'une manière banale : un convoi de vingt-neuf wagons de carburant venant de Bassens (Gironde) et destiné à Lescar (Pyrénées-Atlantiques) manœuvre en gare de Dax. Inexpiicablement, le dernier déraille et heurte un poteau de caténaire. Une fuite se déclare, le liquide s'enflamme. Apparemment, le feu n'est pas très méchant. « Un petit incendie rampant, sous le wagon », diront des policier de Dax qui, en patrouille non loin de là, seront les premiers sur place.

Les pompiers de Dax ne tardent pas. Mais, déjà chauffé, le liquide devient plus inflammable. La mécanique infernale est enclenchée. Le feu sera coriace. C'est pourquoi, dès 4 heures, l'alerte générale est donnée, et le tocsin éveille tous les soldats du feu des Landes qui vont envoyer des renforts de partout et même de Bayonne. Egalement alertés, en raison de la spécificité du problème, les pompiers militaires de l'école de spécialisation de l'aviation légère de l'armée de terre de Dax, de la base aérienne 118 de Mont-de-Marsan, du Centre d'essais des Landes, à Biscarrosse, qui, tous, viendront avec leur matériel, ainsi qu'un ingénieur palois de la Société des pétroles d'Aquitaine.

A 6 heures du matin, M. Paul Defarge-Lacroix, sous-préfet de Dax, qui assume la responsabilité des opérations; le commandant Barreau, directeur départemental adjoint des services d'incendie; le lieutenant Seckler, commandant les pompiers de Dax, disposent de 200 hommes. C'est à ce moment-là que, compte tenu des risques, le sous-préfet décrète un no man's land dans un rayon de 300 mètres autour du wagon. En effet, le feu a repris de plus belle. Le danger d'explosion est trop important et il faut aviser. Les services spécialisés du ministère de l'intérieur donnent leur avis, également M. Demoulin, l'ingénieur palois. Prudemment, les pompiers réinvestissent les lieux. Ils procèdent à un refroidissement des wagons avec de l'eau, puis à l'envoi d'émulsions carbonées pour éviter les fuites, enfin, c'est l'extinction du sinistre par un canon à poudre. Il est 11 h 45.

ORGANISER LE TRANSBORDEMENT

Parallèlement, d'autres opérations ont été menées : dès 4 heures, M. Tristan, commissaire de police, et ses hommes, effectuaient un porte-à-porte inusité afin d'évacuer les riverains. Au total, plus d'une centaine de personnes. Avec l'aide de la gendarmerie, ils assureront, tout au long de la journée, un cordon étanche autour du quartier à cheval sur Saint-Paul et Dax pour éviter notamment toute tentative délinquante.

La SNCF, première concernée, procède, elle, à l'éloignement du convoi sinistré. Seuls restent le wagon en flammes et son suivant que l'on n'a pu détacher. Mais il faut aussi organiser le transbordement des passagers en détresse. Dax, nœud ferroviaire qui commande l'accès aux Pyrénées et à l'Espagne, en provenance de Paris, est devenue une gare isolée, coupée du reste du réseau. Alors, de Bayonne, Puyoô (Pyrénées-Atlantiques) et Morcenx (Landes) s'effectuent des transbordements de voyageurs, qui quittent le train pour grimper à bord d'autobus privés et militaires qui assurent les navettes. Aucune autre solution en vue tant que la ligne n'est pas rétablie.

Dans le courant de l'après-midi, une pompe était à l'œuvre pour aspirer le carburant. Capacité d'absorption : 10 m³ à l'heure. Quantité restant dans le wagon : 160 m³.

Hier soir, à la gare de Dax, on ne formulait pas de pronostics quant à l'heure où le trafic normal reprendrait.

JEAN-LOUIS TAILLARDAS

Concertation au sommet entre le sous-préfet de Dax, M. Defarge-Lacroix, qui dirige les opérations (à gauche), et le commandant Barrau, qui assume le commandement des pompiers
(Photo Raymond, Dax)

CHIMIE SUR MER

Le risque technologique majeur n'est pas né à Seveso ni à Tchernobyl. Depuis longtemps, le monde et la mer sont des poubelles et des poudrières. Katia Kanas et Jacky Bonnemains, animateurs de Robin des Bois, se sont rendus à Londres, au siège de l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.).

par Katia KANAS
et Jacky BONNEMAINS

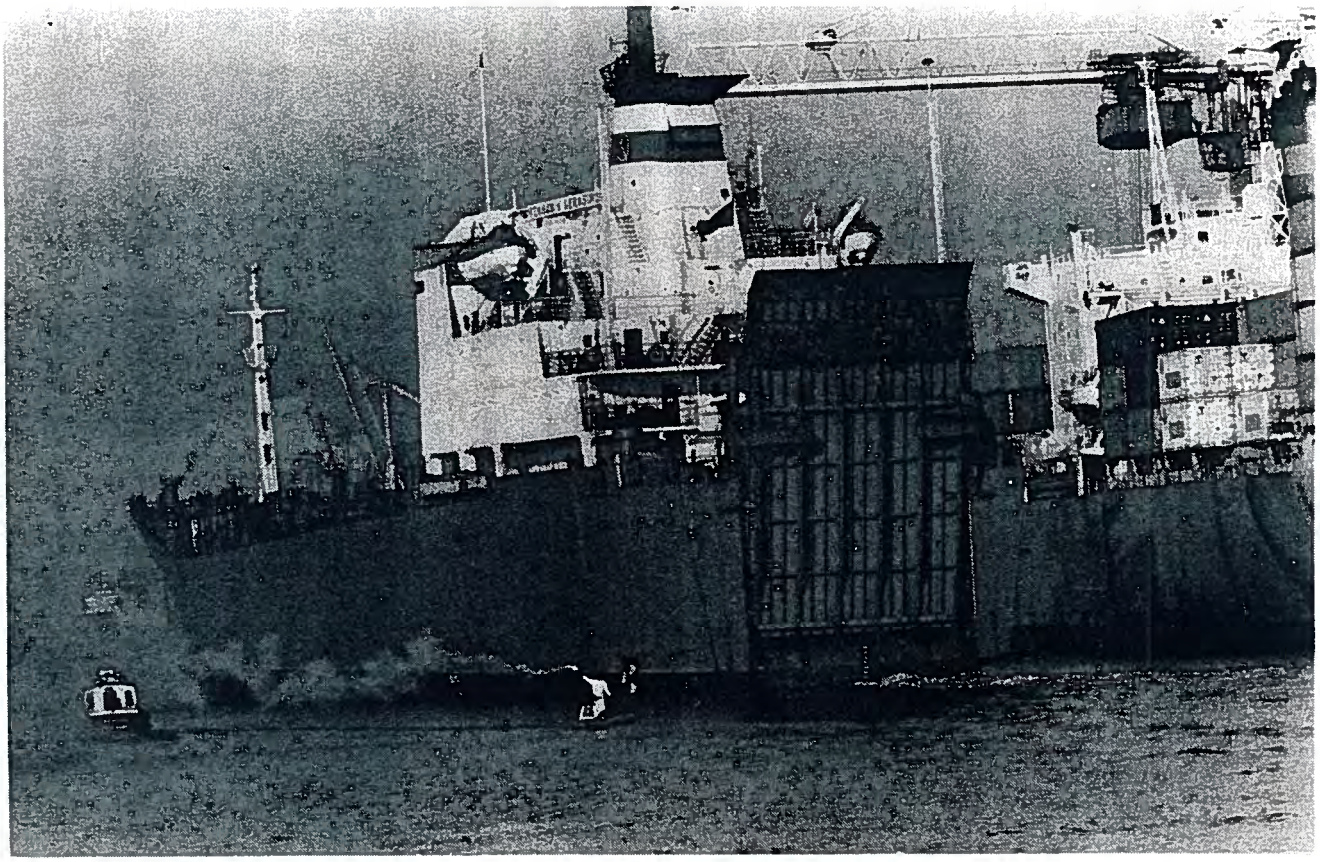


Photo Sylvain Solaro-Robin des Bois

Le 31 décembre 1986, 2 militants de Robin des Bois ont été condamnés à 600 F d'amende pour avoir tenté de s'opposer à la manœuvre du navire russe « Mekhanik Gerasimov » transportant de l'hexafluorure d'uranium et autres toxiques entre Riga et Le Havre.

En 1917, dans le port d'Halifax au Canada, le « Mont-Blanc » battant pavillon français entre en collision avec un cargo, prend feu et explose. Il transportait 2 600 tonnes de munitions. Le port d'Halifax est soufflé ; 3 500 personnes meurent, 9 500 sont grièvement brûlées et blessées, 6 000 maisons sont rasées.

Il y a 87 ans, la quantité de substances considérées comme dangereuses était si marginale que le droit maritime anglais stipulait seulement « *qu'un navire d'émigrants ne devait prendre la mer s'il transportait du guano, du vitriol, des allumettes chimiques, du cuir vert ou* bots (hors Titanic, chaque année, 1 000 passagers en moyenne périssaient en mer rien que sur le pavillon anglais pendant le premier quart du siècle), face enfin à l'émergence des cargaisons dangereuses transportées par mer et à la vertigineuse croissance des probabilités de catastrophes, la conférence maritime des Nations-Unies réunie à Genève adopta la convention portant création de l'Organisation Maritime Internationale.

La page était tournée, le temps révolu où sur les cartes de géographie scolaire de puissantes et courbes flèches noires indiquaient que les gros trafics par mer revenaient à la soie du Liban, au café moka du Yemen, aux épices de Malaisie, à la vanille de Tamatave, au lin de Riga *tout autre article susceptible par sa nature, sa quantité et son mode d'arrimage, de porter atteinte à la santé, la vie des passagers ainsi qu'à la sécurité des navires ».* Il n'est pas vain de souligner entre parenthèses que ce précepte rudimentaire édicté en 1900 constitue un réel progrès par rapport aux réglementations de 1987 qui autorisent les transbordeurs à passagers à véhiculer des remorques de produits toxiques ou des containers de matières radioactives.

En 1948, face à la multiplication des événements de mer impliquant des navires de charge non seulement en mer mais aussi dans les ports (Halifax : 1917, Bombay : 1944, Texas : 1947, Brest : 1947), face aux naufrages des paque-

et à l'opium de Calcutta. S'ouvrait l'ère du propylène, des acides et des combustibles irradiés. Pour situer l'importance du problème, il convient, souligne M. Roger Kohn, « information officer » de l'O.M.I., de comparer les 43 m^3 de gaz liquéfié que transportait le camion citerne accidenté de Los Alfaquès (plus de 250 morts et brûlés graves) aux 125 000 m^3 de certains bateaux spécialisés dans le transport du gaz liquéfié.

L'O.M.I., avec un budget annuel de quinze millions de dollars, régit la planète mer qui submerge 71% de la terre. Ses 270 fonctionnaires internationaux, sous la houlette de M. C.P. Srivastava, secrétaire général, de nationalité indienne, ont élaboré et soumis à l'approbation des 128 pays membres une trentaine de conventions et plus de 500 codes, recueils et recommandations qui sont, pour la communauté maritime universelle, autant de mains courantes, de garde-fous, de vœux pieux ou de bouteilles à la mer. Les trois objectifs majeurs de l'O.M.I. sont la protection de l'environnement marin, la sécurité, et la formation des gens de mer. La cotisation annuelle étant proportionnelle au tonnage de la flotte commerciale de chaque état membre, Chypre, les Philippines, Panama, le Libéria, les Bahamas, la Grèce, qui hébergent des pavillons de complaisance et qui sont souvent cités en matière de sécurité et de pollution comme les exemples à ne pas suivre, sont les principaux bailleurs de fonds de l'O.M.I.

Gérer la grande poubelle

Marpol est la convention pour la prévention de la pollution par les navires. Adoptée en 1973, elle est entrée en vigueur en 1983 et est à ce jour ratifiée par 38 pays (21 en 1984) dont les gouvernements se sont par conséquent engagés à adapter les législations nationales aux dispositions du traité ; après un délai de grâce qui peut aller de quelques mois à quelques années, selon la complexité de chaque amendement ou annexe.

Marpol interdit les rejets d'hydrocarbures à partir des pétroliers à moins de douze milles du littoral et définit des zones spéciales où tout rejet est interdit : la Méditerranée, la Mer Noire, la Baltique, le récif de la Grande Barrière de corail d'Australie. Marpol incite les pays signataires à établir des stations portuaires de réception des résidus issus du lavage des citernes : l'Académie nationale des sciences aux Etats-Unis estime à 1,5 million de tonnes par an le rejet global d'hydrocarbures effectué par les navires pétroliers dans l'océan mondial en fonctionnement « normal ». Les pollutions accidentelles lors des chargements font partie de cette « normalité » : des états du Golfe Persique qui produisent ensemble 20% du pétrole mondial, seul Oman a ratifié Marpol.
Dans ses annexes IV et V, Marpol interdit aux navires de rejeter leurs eaux usées à moins de quatre milles de la terre la plus proche si elles sont désinfectées, à moins de douze milles si elles ne le sont pas. Le rejet en mer d'objets en matière plastique est interdit et celui des ordures est réglementé : les Etats-Unis et l'Union Soviétique ont, entre autres pays, refusé de ratifier ces annexes. Il ressort d'une étude universitaire citée par l'O.M.I. qu'au cours d'un voyage de 40 jours, les 40 membres d'un navire de commerce avaient jeté en mer 320 boîtes en carton, 370 casiers de bière, 162 paquets de chips, 19 sacs en matière plastique, 5 176 boîtes de conserves et deux fûts métalliques.

Marpol interdit aux tankers chimiques de rejeter en mer leurs résidus de lavage à moins de douze milles du rivage et dans des eaux d'une profondeur inférieure à 25 mètres. La flotte de navires-citernes pour produits chimiques est en expansion (400 navires en 1985). Sa gestion constitue aujourd'hui l'un des principaux soucis de l'O.M.I. Les tankers chimiques sont des bateaux complexes à l'extrême qui, en mer et à quai, constituent pour l'équipage, le port d'escale et l'environnement, un défi technologique typique de l'an 2000. Chaque bateau a couramment trente citernes remplies de produits chimiques incompatibles qui doivent pour chacun d'entre eux être strictement maintenus à des températures précises et qui appartiennent à plusieurs producteurs différents. Avant le chargement, chaque citerne, construite selon son contenu dans un alliage particulier, doit être méticuleusement lavée pour éviter toute perversion et réaction du produit embarqué.

Alors que l'O.M.I. préconisait dans le cadre de Marpol des installations portuaires de réception des résidus chimiques, elle a été contrainte à faire marche arrière face aux difficultés de gestion et d'évacuation des déchets stockés à terre ; et pour éviter d'avoir plus tard à délivrer de plus en plus de permis d'immersion et d'incinération en mer relevant de la convention de Londres, elle a fait adopter une nouvelle résolution entrant en vigueur le 7 avril 1987 selon laquelle « *après le lavage prescrit, toute eau introduite dans les citernes est considérée comme propre et peut donc être rejetée directement en mer...* » Même l'eau de rinçage d'un tanker qui transporte en vrac des PCB...

En mer, il y a des poissons, des oiseaux et des dauphins. Mais il y a aussi des hommes et des femmes. Nous verrons dans un prochain chapitre les liens qui unissent l'O.M.I. et les marins.

K. K. et J. B.,

Animateurs de Robin des Bois, B.P. 83, 75563 Paris Cédex 12.

Les TRANSPORTS dans notre vie

LES TRANSPORTS DANS NOTRE VIE

par Louis POUEY-MOUNOU

255 pages - 145 F

aux éditions CHIRON - PARIS

LA VIE DU RAIL : (P.-H. EMANGARD)
« Voilà un livre qui a fait grincer bien des dents et qui continuera sans doute à le faire ! Travail de synthèse très complet, à la documentation abondante et généralement pertinente... C'est un livre qui peut être chaudement recommandé pour acquérir une vue d'ensemble du secteur du transport. Il est bon que des approches militantes puissent s'exprimer et recevoir un écho aussi large que les points de vue professionnels ou universitaires...
D'un bon rapport qualité-prix ».

TRANSPRESSE :
« Les transports dans notre vie : un livre stimulant ».

TRANSPORTS URBAINS : (F. B.)
« Un livre clair, agréable, documenté aux meilleures sources et, surtout, un livre qui procure les moyens d'argumenter sur des bases à la fois historiques et comptables en faveur du transport collectif et des modes non motorisés...
Cet ouvrage devrait être la référence indispensable pour toutes les associations concernées par la question du transport et de l'environnement, mais on ne saurait déconseiller sa lecture aux élus, décideurs et techniciens du transport ! ».

SUD-OUEST : (Franck de BONTE)
« Le livre de Louis POUEY-MOUNOU démontre que tout pouvoir a ses véhicules de communication au sens le plus large ».

ECOLOGIE-INFOS : (Sylvie Mahée)
« A lire absolument ».

BON DE COMMANDE

NOM : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

.....

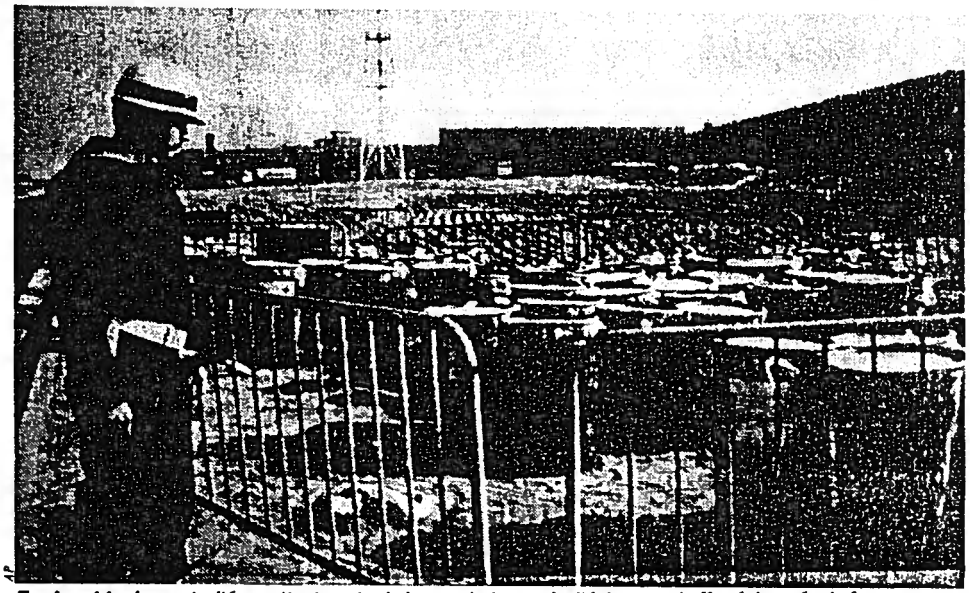
A adresser aux Editions Chiron,
40, rue de Seine, 75006 PARIS

BELGIQUE

Zeebrugge : un ferry dangereux s'il en fût

Les passagers du « Herald of Free Enterprise » voyageaient au-dessus d'un bac de produits dangereux. Certaines informations récentes laissent à penser que ces derniers pourraient être à l'origine du naufrage.

La semaine dernière à Zeebrugge, les autorités ont mis en garde la population après l'échouage de fûts échappés de l'épave du *Herald of Free Enterprise* sur les plages de la côte belge. L'explosion de l'un des fûts, contenant du toluène selon le ministère de l'Environnement, avait blessé quatre agents de la protection civile. Lundi, le remorquage du navire dans le port de Zeebrugge a par ailleurs été reporté à vendredi par la compagnie de sauvetage néerlandaise Smit Tak, en raison de difficultés techniques. D'après un dernier bilan, le naufrage a fait 176 victimes. Le corps d'une femme a en effet été retrouvé mardi matin sur une plage proche de Zeebrugge, un autre corps a été repêché ce week-end au large de Knokke. Entre vingt et trente corps pourraient encore se trouver dans la carcasse du bateau, échoué sur un banc de sable.



AP

***Zeebrugge.** Les autorités mettent en garde la population après l'échouage de fûts échappés du ferry.*

Confort cosy, design moderne, prix imbattables, évasion, détente, toutes les compagnies sont unanimes : voyager sur un car-ferry est un ravissement. Sur les dépliants publicitaires, la sécurité n'est jamais évoquée, comme si elle coulait de source. Qui pourrait croire qu'au Paradis, il y ait des décharges industrielles ? Or, dès le 10 mars, la liste des substances embarquées à bord du *Herald of Free Entreprise*, circulait sous le manteau :

– Des déchets cyanurés (onze tonnes) voués à l'incinération en Grande-Bretagne. Au contact de l'eau, ils dégagent du cyanure d'hydrogène, gaz mortel, et au contact des acides des vapeurs explosives.

– Des cendres et résidus de déchets métalliques indestructibles et *« intouchables »* provenant de l'incinération de déchets industriels.

– Cinq tonnes de di-isocyanate de toluylène (TDI), volatile, jaunâtre et âcre, utilisé dans la synthèse de certaines matières plastiques. Selon le Code orange des matières dangereuses des Nations-Unies, il dégage au contact de l'humidité *« des gaz asphyxiants et des aérosols entraînant des manifestations toxiques collectives – suffocations, brûlures, troubles oculaires – apparaissant au bout de quelques heures »*. Quatre membres de la Protection Civile belge en ont fait l'amère expérience en récupérant l'un des fûts sur le rivage.

– De l'hydroxyde de rubidium solide, corrosif, qui attaque l'aluminium, le zinc et l'étain, le fer, brûle les yeux et la peau.

– De l'hydroquinone qui entre dans la composition des révélateurs photographiques. En septembre 1982, un déversement accidentel d'hydroquinone dans le Rhône a provoqué jusqu'à 50 kilomètres en aval l'hécatombe de 60 tonnes de poissons. Chez l'homme, l'ingestion de cinq grammes suffit à provoquer la mort.

– Du sulfate de plomb (20 tonnes), très soluble dans l'eau. Il se fixe sur les particules en suspension dont l'ingestion par les mollusques filtreurs, les poissons et les oiseaux de mer provoque, à moyen terme, des intoxications bien connues et mortelles (saturnisme).

– Une quantité indéterminée de bouteilles de gaz.

– Des substances chimiques et très inflammables utilisées dans le traitement du cuir.

Conformément aux directives de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui est à la communauté maritime ce que l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) est à l'industrie nucléaire, les marchandises embarquées doivent être confinées dans *« des emballages susceptibles de résister aux contraintes normales du trafic maritime »*. Le sulfate de plomb était emballé dans des sacs de plastique...

L'inadéquation et la précarité des emballages sont aggravées par leur arrimage sur les remorques routières qui confère à l'ensemble soumis au mouvement de la mer la rigidité et la solidité de ce que les pâtissiers appellent des pièces montées.

Pour l'OMI, *« Les remorques transportées à bord des navires rouliers (les car-ferries sont des rouliers) ne sont pas conçues à cette fin. Le fait qu'elles doivent de temps à autre être transportées par mer revêt une importance secondaire pour le transporteur routier qui méconnaît les forces agissant sur le navire et la cargaison. »* Le saisissage des camions n'est régi par aucune norme internationale sur le nombre, le maillage des chaînes et les points de fixation. Pour les experts, ces problèmes sont *« inextricables »*.

Cependant, les garages des transbordeurs sur lesquels des centaines et bientôt des milliers de passagers naviguent, sont assimilés à un espace ouvert. Des camions contenant des matières toxiques, corrosives, radioactives, et même dans une certaine mesure explosives, sont autorisées à y manœuvrer et à s'y garer alors qu'ils sont interdits de stationnement dans les agglomérations. Les veilles de week-end, les routiers affluent vers les rampes d'embarquement des car-ferries de tous les ports à passagers d'Europe. Quand elles sont pratiquées, les déclarations de transit de matières dangereuses se régularisent souvent *a posteriori*. C'est pourquoi la compagnie propriétaire de Herald of Free Entreprise, la Townsen Thorensen et les autorités belges ont été incapables de dresser rapidement le tableau des risques toxicologiques. Le seul document décrivant la nature et les dangers des produits était collé au pare-brise des camions naufragés.

Les déchets cyanurés sont assujettis à la directive européenne adoptée en juin 1984 sur les transferts transfrontaliers des déchets dangereux. Si elle avait été appliquée, les autorités belges auraient pu, un mois avant l'expédition, objecter au mode de transport choisi ou prévenir les sauveteurs immédiatement après le naufrage.

La Towsend accuse sept semaines après le naufrage les transporteurs routiers d'avoir dissimulé la vérité et dénonce un usage qu'elle a jusqu'alors toléré et encouragé afin d'accéder à un coefficient de remplissage des navires rentable. Des informations récentes lui donnent peut-être à penser que les camions, ou les réactions violentes et incompatibles de certains produits embarqués et accidentellement déversés, sont responsables du naufrage ou de ses conséquences dramatiques. Entre les transporteurs, les producteurs, les destinataires, les expéditeurs, et les tutelles administratives belges, il sera difficile d'attribuer les responsabilités et tentant pour la Towsend de se faire passer pour la victime naïve du système international du transport des marchandises dangereuses.

La Nationale union of seamen (NUS), dont 33 adhérents ont péri dans le naufrage, réclame l'introduction immédiate de normes de ventilation et d'arrimage des semi-remorques dans les rouliers.

Laissées ouvertes, les portes du ferry pouvaient en l'occurence être assimilées à une mesure de sécurité puisqu'il fallait impérativement aérer cet espace saturé par les vapeurs d'essence et rempli de liquides très volatiles et très inflammables. En France et en Allemagne de l'Ouest, l'association écologiste « Robin des Bois » mène campagne depuis de nombreux mois pour que soit interdit *« Le transport en commun de passagers et de matières dangereuses »*. Dénonçant la fréquence et la banalisation de cette pratique, elle préconise la mise en chantier naval de navires spécialisés dans les transports de camions et du frêt à risques. A Paris, le secrétariat d'Etat à la mer vient de proposer d'inscrire à l'IMDG (le Code maritime international des matières dangereuses) l'interdiction de charger de l'exafluorure d'uranium (UF) à bord des transbordeurs à passagers. Comme le prouve un récent incident à Pierrelatte, les relâchements d'UF 6 sont difficiles à maîtriser à terre. Ils auraient des conséquences incalculables à bord d'un transbordeur à passagers, face à un équipage submergé de travail et totalement démuni d'informations et d'équipements de protection.

Jacky BONNEMAINS

Ouest-France 1104187

TRANSPORTS DE PRODUITS CHIMIQUES :

L'indifférence des ports

Le 6 avril prochain, la convention internationale Marpol II, consacrée aux transports de produits chimiques, entrera en vigueur. Elle suppose des installations anti-pollution à bord des navires et dans les ports. Les armateurs se sont d'ores et déjà mis en règle avec ces nouveaux textes, en revanche les ports et l'administration, en France comme dans les principaux pays concernés, et signataires de la convention, se préoccupent fort peu de lutter contre ces pollutions chimiques.

En effet, comme le précise l'un des fonctionnaires de la place de Fontenoy, **« nous n'avons pas d'argent pour couler un seul mètre cube de béton et pour recevoir dans nos ports les déchets chimiques des navires ».**

Aucun port européen ne possède les installations nécessaires au rinçage des cuves. Et la semaine dernière à Rotterdam, l'assemblée de l'« European Chemical Coastal tanker Owners » a exprimé le mécontentement des armateurs qui ont dû, par navire, investir dans cette technique de nettoyage des cuves quelque 4 à 500 000 francs.

L'administration française, ou autre, est très embêtée face à ce sujet. Malgré la chute dans l'opinion des points de vue écologistes, apparaît en retrait sur la lutte contre la pollution chimique, l'une des plus dangereuse, paraît non populaire. Toutefois ces administrations s'abritent derrière un argument, l'un des produits les plus dangereux : le produit tétraéthyl (le plomb dans l'essence) est de moins en moins utilisé, et donc de moins transporté.

En France, le port le mieux équipé est Le Havre. Rotterdam ne l'est pas, alors qu'il est en tête du trafic des produits chimiques en Europe.

Les armateurs se plaignent évidemment des conséquences sur les taux de fret de cette réglementation imposée qui sur le plan de la lutte anti-pollution n'aura, à compter du 6 avril prochain, que des incidences modérées, sinon nulles.

ALERTE AUX PESTICIDES A DUBAÏ

Le 28 mai 1987, des dockers du port de Dubaï découvrent qu'un container de malathion, pesticide utilisé dans la lutte contre la malaria est en feu. Les autorités du port décident d'alerter à Rotterdam la compagnie internationale de sauvetage et de remorquage, la SMIT, qui par télex prescrit l'établissement d'un périmètre d'exclusion autour du container. Arrivés quelques heures plus tard par avion spécial de Rotterdam avec tous les équipements et les données nécessaires, les techniciens de la SMIT font des analyses atmosphériques, prennent des mesures pour protéger les réserves d'eau potable. Une autre équipe procède au refroidissement du container. On sait que les pesticides en brûlant, forment un cortège de matières toxiques dont des dioxines. L'enquête diligentée par les administrateurs du port révèle que le container en cours de combustion fait partie d'un groupe de 32 et qu'il vient des Etats-Unis. D'autres de ces containers sont également en état de surchauffe et prêts à prendre feu. Ils sont alors refroidis par injection de nitrogène et recouverts de containers vides pour éviter que le soleil ne tape dessus. Au bout de deux jours, ils retrouvent leur température normale. L'incendie du container ayant, quant à lui, été maîtrisé, les sauveteurs décident, en l'absence d'aire de stockage et de réception de résidus chimiques sur le port de Dubaï, de mettre l'épave et sa cargaison sur une barge et d'aller les incinérer et rejeter les cendres... en mer.

Selon les rapporteurs de l'incident "cette opération s'est déroulée sans problème et en complète conformité avec la réglementation internationale".

Les containers victimes d'un auto-échauffement et d'une combustion spontanée étaient en transit maritime depuis environ 3 mois. Ils allaient à Colombo et à Calcutta.

Traduction d'après Hazardous Cargo, février 88 (extraits).

Ouest-France 30/10/87

Nuage toxique sur l'Ouest

Nantes : alerte aux gaz

Entrepôt en feu, populations évacuées

Nantes respire ce matin, après une folle journée passée sous un énorme nuage chargé de vapeurs toxiques. Ce n'est pas Seveso, encore moins Tchernobyl. Un banal hangar à engrais en flammes au cœur de la matinée, si banal que personne n'avait songé à le classer insalubre ou dangereux. Ces engrais qui brûlent ont pourtant déployé sur l'agglomération une menace qui a entraîné l'exode de plusieurs milliers des communes de la banlieue-ouest, et exigé la mise en œuvre d'un plan Orsec départemental. L'évacuation des populations les plus exposées a cessé dans la soirée d'hier, mais le plan Orsec est maintenu, même si tout danger semble aujourd'hui écarté. Hier soir, à 20 h 45, les milliers de personnes évacuées dans la journée étaient invitées à regagner leurs habitations.

Pas de flamme mais un immense panache de fumée blanche, très épaisse, qui s'élève à 250 m au-dessus de la Loire et qui retombe, poussé par des vents d'est-sud-est, sur les communes de l'agglomération ouest de Nantes : Saint-Herblain, Indre, Couëron. En apparence, Nantes n'a rien à craindre.

Il est 9 h 30. A quelques kilomètres du centre-ville, un incendie s'est déclaré dans un entrepôt de la société Loiret et Haentjens. Situé sur le quai de Roche-Maurice sur la rive nord de la Loire à Nantes, il contient des engrais chimiques.

Le feu a pris, sans doute à la suite d'un court-circuit, dans des engrais. Des vapeurs nitreuses et chlorées se dégagent.

Mais il y a plus grave : l'entrepôt contient aussi du nitrate d'ammonium. Un produit extrêmement dangereux.

« Nous en avons rentré 850 tonnes mercredi », confie le responsable de l'entrepôt. Sur place, les secours s'organisent. Une antenne médicale est suivie du SAMU. Trois employés ont déjà été dirigés vers le centre hospitalier pour observation. Au total, sept personnes seront évacuées.

« Impossible de tenir plus d'un quart d'heure, même avec les masques », expliquent les pompiers. Une lance à eau est introduite par une des portes. De part et d'autre de l'entrepôt on dispose deux grandes échelles. Des moyens qui paraissent dérisoires. D'ailleurs, ils ne suffiront pas.

Avec le temps qui commence à se couvrir, on sent l'inquiétude monter. L'hélicoptère de la gendarmerie survole l'entrepôt. Il reviendra ainsi plusieurs fois pour prendre des mesures de toxicité. Le nuage s'étend sur une dizaine de kilomètres de long et trois de large. Les parois en fibrociment sautent sous les coups de boutoir des grandes échelles utilisées comme « béliers ».

Il est 11 h 40. De tout le département les renforts arrivent et, avec eux, des canons à eau. Ils sont disposés tout autour de l'entrepôt. Les remorqueurs « Abeille » ont été réquisitionnés pour les approvisionner en eau de la Loire. Les canons entrent en action. On a disposé du sable à proximité pour « éponger » l'eau utilisée qui risque d'atteindre la Loire. Le fleuve sera, malgré tout, légèrement pollué.

Ce n'est que vers 16 h que l'incendie sera maîtrisé. Les émanations de vapeurs toxiques cessent à 16 h 15. A 18 h, le feu est éteint. Le nuage continue sa route vers la mer et la Bretagne.

O.F. 31/10/87

Les oubliés de Roche-Maurice

Une centaine de Nantais, cent cinquante peut-être, ont été entièrement livrés à eux-mêmes dans la journée de jeudi. Alors que l'on évacuait à tout va dans les communes voisines, les habitants du quartier de Roche-Maurice, à quelques centaines de mètres de l'entrepôt d'engrais, étaient tout simplement « oubliés ».

Pourquoi ? Parce que l'évacuation ne s'appliquait pas à la bonne ville de Nantes ! Personne n'a osé bouger, dans l'attente d'un ordre d'évacuation qui n'est jamais venu.

Quand les radios ont commencé à parler des opérations d'évacuation, ceux qui avaient des voitures ont pu s'en sortir seuls, mais bien des personnes âgées sont restées clouées sur place, dans un sentiment d'angoisse qu'il est facile d'imaginer. Ce n'est qu'à 17 h 30 que les policiers ont fait le tour du quartier pour s'assurer que personne n'était en danger.

Un « trou » pour le moins regrettable dans un plan Orsec un peu coincé dans ses limites administratives.

Ouest-France 31/10/87

Nuage toxique sur l'Ouest

Les pompiers partaient sur un simple feu d'entrepôt

Personne, en dehors du propriétaire, ne savait exactement ce qu'il y avait dans le bâtiment de Roche-Maurice. Les pompiers sont partis sur un feu d'entrepôt, sans autre précision ! La direction du port autonome sait, elle, la nature des marchandises qui arrivent par voie maritime, mais est totalement ignorante des produits acheminés par le rail et par la route.

L'entrepôt d'engrais ne figurait dans aucun des répertoires d'établissements industriels tenus par la Direction régionale de la recherche et de l'industrie. Pour la simple raison que l'ouverture de ce type d'entreprise, si l'on ose dire à propos d'un simple hangar de manutention, n'est soumis à aucune autorisation préalable. Il appartient au propriétaire d'en faire ou non la déclaration à la préfecture. Mais si les inspecteurs de la Direction de la recherche et de l'industrie découvrent, lors d'une visite inopinée, que les installations ne répondent pas aux impératifs de sécurité, des sanctions ne sont pas exclues. Le problème c'est que chaque inspecteur a en charge le contrôle de quelque 1 500 installations dans la région des Pays de la Loire, en précisant toutefois que ce chiffre va du simple pressing à la grosse raffinerie. La priorité est donnée à la surveillance des établissements à risques, qui sont contrôlés trois ou quatre fois par an. Les mailles du filet sont donc très larges. Trop sans doute, et la première conséquence de l'accident de Nantes pourrait bien être de les resserrer.

L'entrepôt de Roche-Maurice ne faisait sans doute pas partie, en tant que tel, des établissements classables. Mais il ne devait pas contenir une telle quantité de nitrates d'ammonium (850 tonnes) sans avoir un système de stockage très strict, et une batterie de lances à eau sous haute pression et à fort débit. C'est la règle pour les dépôts de nitrates d'ammonium qui dépassent 500 tonnes. L'enquête en cours permettra de savoir si ces règles ont été suivies par la société qui exploite l'entrepôt.

Pour le moment, tout repose donc sur la seule bonne volonté de l'exploitant. La Direction de la recherche et de l'industrie peut, certes, intervenir lorsqu'il s'agit de constructions nouvelles puisque le permis de construire n'est délivré que si les normes de sécurité ont été respectées. Mais les bâtiments anciens échappent, complètement, à tout contrôle préalable.

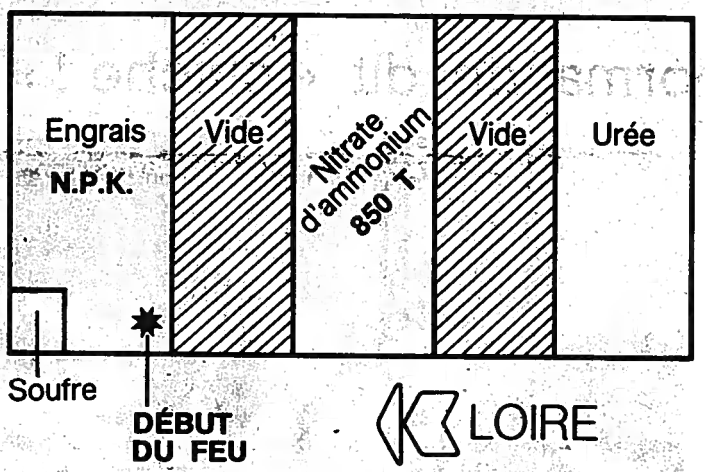
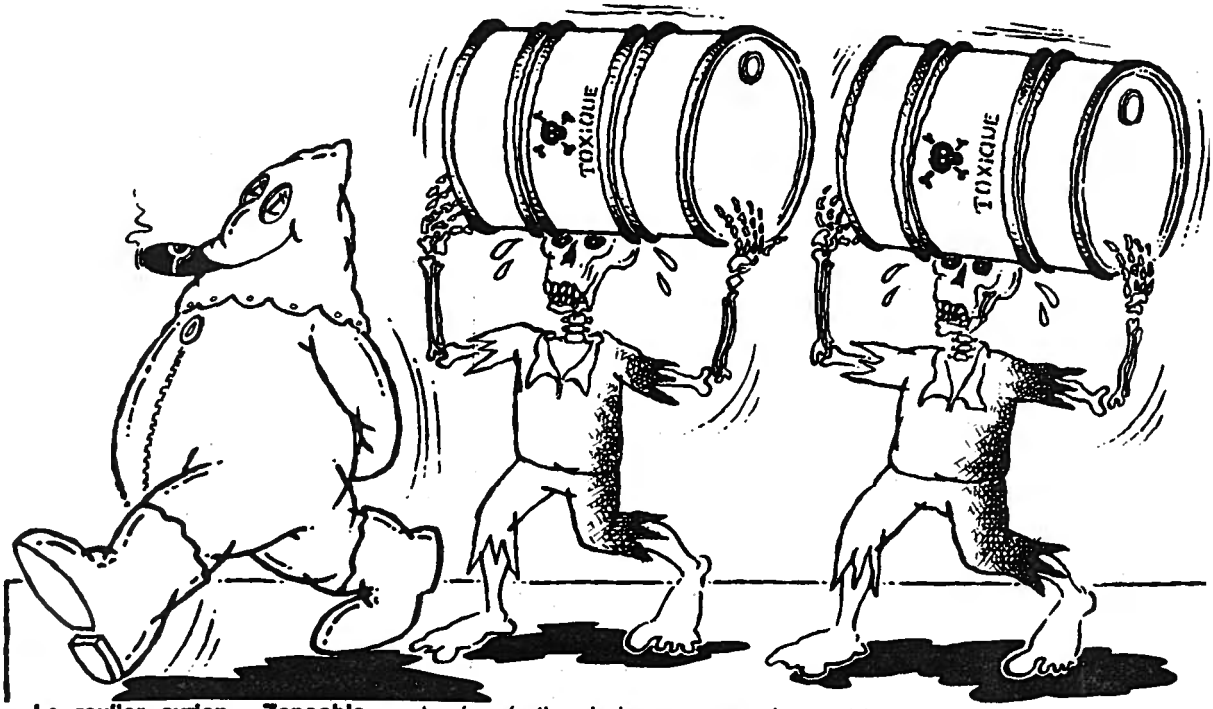


Schéma de l'entrepôt avec l'état d'occupation de ses cellules au moment de l'incendie : la cellule située côté Loire contenait du soufre et des engrais ternaires NPK. C'est ici qu'a pris le feu. Comme leur nom l'indique, ces engrais, dits encore engrais composés, comprennent trois éléments : de l'azote (N), de l'acide phosphorique (P) et de la potasse (K) sous forme de sels de chlorures et de nitrates qui sont à l'origine des vapeurs nocives. Fort heureusement, la cellule suivante était vide et a pu servir de zone tampon avec les engrais voisins, les ammonitrates, les plus dangereux en raison de leur pouvoir explosif. Et plus loin, au-delà d'une autre cellule vide, il y avait de l'urée qui est un autre engrais azoté.

Le « Zanoobia » devant Carrare

LE MARIN
le 27 MAI 1988

« Pas dans mon jardin »



Le roulier syrien « Zanoobia » s'est imposé depuis un mois dans la rade de Carrare. Jusqu'alors, ce port était plus connu pour son marbre dont Michel Ange lui-même venait choisir les veines les plus blanches. A bord du « Zanoobia », il y a 10 500 fûts, autant de boîtes cabossées d'un Pandore chimique qui font peur et qui avant d'y revenir en mai 1988 ont quitté Carrare en février 1987. Le « Zanoobia » et ses hommes sont interdits de quai.

Carrare, Djibouti, Puerto Cabello au Venezuela, Cagliari en Sardaigne, Tartous en Syrie, Salonique, Carrare : le tour du monde en 450 jours pour 2 100 tonnes de déchets de l'industrie chimique européenne retenus à la case départ : outre les Italiens et les anonymes, certains fûts porteraient des inscriptions en allemand et en espagnol. Les victoires des groupes de pression qui suscitent l'interdiction de l'incinération en mer, de l'immersion de déchets, de l'usage des transformateurs à pyralène ont des lendemains qui déchantent et sont co-responsables de la dérive des déchets vers le Tiers Monde ou des pays de l'Est. Car d'autres groupes de pression ou les mêmes sont hostiles à l'incinération sur terre, au stockage contrôlé, aux unités de décontamination des transformateurs à pyralène. Le déchet, sous-produit fatal de la société post-industrielle est victime d'un rejet collectif. Les experts américains, pour qualifier le syndrome de refus de gestion des déchets toxiques en vigueur en Europe, aux Etats-Unis et en Union soviétique parlent de l'effet Nimby (not in my backyard : pas dans mon jardin).

Aussi, des petits malins, orfèvres en import-export et doubles de géologues-baroudeurs entrent en scène et la pièce n'est pas belle. Depuis le début de la décennie, les règles d'un nouveau jeu Nord-Sud se sont mises en place comme en témoignent ces extraits de lettres écrites en 1983 : **« faisant suite à nos diverses conversations et correspondances, notre société s'engage à importer de Hollande 600 transformateurs usagés en vue de la récupération de leurs composants. Notre société est équipée en hommes et en matériel pour ce genre d'activité** (...). (Lettre adressée à un récupérateur hollandais et signée par l'administrateur d'un comptoir de Casablanca).

« Nous avons l'honneur de vous confirmer que les pays suivants sont intéressés et habilités à recevoir différentes catégories de déchets. Pour commencer, les livraisons pourraient atteindre 100 000 tonnes par an. Les pays concernés sont le Niger, le Togo, le Nibéria, la Mauritanie (...) » (lettre adressée à un négociant européen émanant d'une société établie dans les Antilles néerlandaises et dirigée par une personnalité au nom typiquement français).

Après le rodéo des 41 fûts de Seveso, la Communauté européenne a adopté une directive sur le transfert transfrontalier des déchets dangereux. Un mois au moins avant le transport, l'expéditeur doit envoyer aux autorités des pays exportateurs et importateurs, un bordereau détaillé sur la composition, l'origine des déchets, l'identité du producteur. Cette directive n'est pas encore appliquée en Europe. Si elle l'était, l'Italie aurait pu faire l'inventaire en 4 heures de la cargaison du « Zanoobia ». Elle n'y est pas précisément parvenue en 4 semaines. Le Parlement européen a adopté le jeudi 19 mai une résolution condamnant **« les exportations massives de déchets dangereux vers les pays en voie de développement »**. Outre que la qualification de **« massive »** prête à confusion, il faut souligner que cette résolution du Parlement européen, quoique unanime, reste un vœu pieux.

En attendant, le « Zanoobia » mouille toujours devant Carrare, face à l'Italie relativement silencieuse. Quatre des membres de l'équipage sont hospitalisés pour des troubles rénaux, cutanés, gastriques et respiratoires. Ceux qui ne sont pas assez malades pour bénéficier de la clause de débarquement sont consignés à bord. Les ministères de l'Industrie, de l'Intérieur, de la Santé, les administrations régionales multiplient les enquêtes parallèles et divergentes. Le débarquement des fûts pose plus un problème politique et psychologique que technique. Quant à leur gestion, elle n'est pas sans problème. Il semble que l'incinérateur de la Montedison dans la ville voisine de Massa n'ait pas toutes les spécifications requises. En France, la seule usine d'incinération qualifiée est située à Saint-Vulbas dans l'Ain. Elle est sursaturée.

Jacky BONNEMAINS

ATTAQUE DANS LE GOLFE : PROTESTATION DES OFFICIERS CONTRE LE GOUVERNEMENT BRITANNIQUE. – Le syndicat des officiers de marine NUMAST a officiellement protesté près du gouvernemnet britannique.Le Foreign Office n'avait pas alerté l'équipage du pétrolier britannique **Burmah Endeavour**, mouillé dans le port iranien de Larak, de l'attaque probable d'avions irakiens. L'Irak avait, en effet, informé Londres à deux reprises d'une action imminente contre ce pétrolier. Le Foreign Office s'était contenté de faire passer une note à ce sujet à l'organisation des armateurs, British Council of Shipping.

Le **Burmah Endeavour** a été gravement endommagé au cours de l'attaque, mais aucun membre d'équipage n'a été blessé.

5 000 £ D'AMENDE POUR UN CHALUTIER ESPAGNOL. – Manuel Sotella Carabelos, le patron du chautier espagnol **Morralme**, a été condamné à 5 000 £ d'amende par le tribunal de Falmouth pour avoir pêché illégalement de la morue et avoir falsifié son livre de bord.

Le bâtiment avait été araisonné le 22 avril dernier par le garde-côte de Linbdisfarne, alors qu'il se trouvait à 160 milles nautiques au sud-ouest de Bishops-Rock. Lorsqu'ils sont montés à bord, les officiers britanniques ont découvert que le chalutier avait pêché plusieurs espèces pour lesquelles il n'était pas licencié et avait systématiquement sous-estimé les prises autorisées dans son livre de bord.

Autre élément principal, Carabelos a été condamné aux dépens qui s'élevaient à 350 £.

C'est le 13e chalutier espagnol araisonné par le Linbdisfarne depuis le début de l'année.