

Les pollutions dues aux accidents : un angle mort ?

Par Jacky BONNEMAINS

Fondateur et directeur de l'association Robin des Bois

Les pollutions après les accidents sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement sont de mieux en mieux prises en compte. Mais après de nombreux accidents et notamment des incendies, la banalisation reste une priorité. Les clichés habituels, « plus de peur que de mal », « les déchets sont partis en fumées », « le vent les a dispersées », les propos rassurants des pompiers repris par les préfets poussent au plus vite au retour à la normale quand bien même s'est produit un événement anormal et pénalisant l'environnement et la santé publique. Un angle mort majeur concerne les installations non classées. La cathédrale Notre-Dame de Paris en est l'exemple le plus frappant. Les catastrophes de demain avec les nouveaux modes de propulsion décarbonés ne sont pas anticipées. Les pollutions de l'extraction du lithium, du cobalt et des autres métaux rares à l'étranger et en France sont elles aussi masquées. Il est urgent que le public soit informé de ces risques nouveaux et que les moyens de lutte proportionnés soient appréciés, financés et mis en place.

Vocabulaire

J'ai été invité dans le cadre de cet ouvrage à produire un article dont le titre provisoire m'a servi de guide : « Les pollutions dues aux accidents : un angle mort ? ». Au début de cet exercice, je suis plongé dans un grand embarras sémantique et j'ai vu venir le spectre d'un accident du travail.

Pollutions

Les pollutions sont selon la neuvième édition du dictionnaire de l'Académie française « des états de dégradation et de perturbation de l'environnement souvent nocifs à l'homme et aux autres êtres vivants ». Le champ est infini et le mot pollution est emprunté du latin *pollutio* désignant un acte de profanation d'un lieu sacré. La Terre est un lieu sacré et la mort accidentelle des hommes et des autres êtres vivants ou leur infirmité peut être considérée comme la manifestation la plus radicale des pollutions.

Accidents

Les accidents de parcours sont dans le langage commun des faits transitoires qui perturbent sans les condamner des carrières politiques, des projets privés ou des aventures industrielles, et pourtant il y a des accidents de parcours qui dans l'histoire de l'humanité sont éternellement élevés au rang de catastrophe universelle. Le Titanic a été victime d'un accident de parcours, sans qu'en phase post-accidentelle les dommages de la marée noire sur les coraux froids et les baleines subarc-

tiques et les effets sur les sédiments du délitement sur le temps long des peintures au plomb aient fait l'objet de diagnostics et d'une Interprétation de l'État des Milieux (IME). Si le Titanic coulait au même endroit en 2024, la gestion des pollutions post-catastrophe ne serait pas très éloignée de celle de 1912 et pourtant, il y aurait beaucoup plus de Déchets d'Équipements Électriques et Électroniques (DEEE) à l'intérieur de l'épave.

En relisant les trois tomes de Robert Andurand † sur la « désastrologie » préfacés par Haroun Tazieff et édités en 1989 par le secrétariat d'État chargé de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs, j'ai constaté qu'il n'hésitait pas à mettre au rang des désastres des accidents aussi disproportionnés et diversifiés que l'incendie d'un nuage de propane dans la raffinerie de Feyzin le 4 janvier 1966 (17 morts, 63 blessés) dû au grand froid (blocage d'une vanne d'échantillonnage par le givrage), l'explosion d'un pressing à Argenteuil le 11 juin 1985 (un passant blessé) et le 10 avril 1985 le camion-citerne fou, chargé de 33 000 litres d'essence et de gazole, dont les freins ont lâché dans la descente du col de Hantz et qui a percuté une ferme à l'entrée du village-rue de Belval déclenchant une apocalypse ainsi décrite : « Le camion explose et un torrent d'hydrocarbures en flammes dévale la rue, traverse le cœur du village, s'engouffre dans le tout-à-l'égout et ressort sous forme de lance-flammes ou de geyser de flammes. Le feu a 300 mètres de long et détruit entièrement 12 maisons sur les 25 du village. Le champignon de fumée noire était visible depuis Senones à quelques kilomètres et le ruisseau qui arrose le village était en feu jusqu'à un kilomètre en aval. Le chauffeur a été tué ».

À chacun sa catastrophe, et si le Titanic est connu jusqu'en Amazonie et en Papouasie-Nouvelle-Guinée, le camion-bombe de Belval n'est une catastrophe majeure que dans le canton de Senones et le département des Vosges.

Robert Andurand était un anticipateur. Dans le tome 1 de son encyclopédie, il soulignait parmi les facteurs humains des catastrophes industrielles l'usage des neuroleptiques qui peuvent déclencher chez ceux qui ont la responsabilité de la conduite d'une installation dangereuse ou d'un engin « des actes inadéquats ou des réflexes atténués ». Il souhaitait que ce domaine soit exploré dans les années à venir et ne soit pas oblitéré ou occulté par les tabous de « secret professionnel » (mis en avant par le patient et le médecin) et de « vie privée » (mis en avant par le patient). « Les problèmes posés par les résistances prévisibles ne seront pas faciles à résoudre » ajoute-t-il. Cette prédiction a été confirmée le 24 mars 2015, dans les Alpes françaises, par le crash volontaire de l'Airbus A320 de Germanwings dont le copilote était dépressif et sous traitement. Comme pour le Titanic en 1912, un siècle plus tôt, cette catastrophe aérienne marquée par le bilan humain et les circonstances tragiques n'a pas fait l'objet d'un suivi environnemental approfondi.

Angles morts

« L'angle mort » a pour la première fois été défini par Furetière dans son Dictionnaire universel en 1678 comme une zone dans une fortification qui ne peut pas être défendue, et par extension l'angle mort est devenu une zone inaccessible au champ de vision pour des raisons physiques, politiques, culturelles, religieuses ou psychologiques. Les angles morts sont maintenant connus de tous les usagers des routes, des villes et des carrefours quand ils suivent un camion de livraison, un camion-toupie ou un camion-poubelle mais les angles morts tuent encore.

Toute innovation et tout emballage technologique est porteur d'un angle mort. Robert Andurand dans les années soixante a participé à Pierrelatte à la maîtrise des agents perfluorés et a recommandé en milieu chimique et hydrocarbures l'usage des mousses d'extinction d'incendies à base de PFAS qui ont sauvé des milliers de vies, freiné la propagation des incendies industriels, mais qui sont aujourd'hui qualifiés de polluants « éternels » détrônant les PCB et les dioxines de leur suprématie ubiquitaire, maléfique et médiatique.

Dans le secteur industriel, les angles morts perdent chaque jour du terrain grâce aux travaux constants et mis à jour du BARPI (Bureau d'analyse des risques et pollutions industriels), du BEA-RI (Bureau d'enquêtes et d'analyses sur les risques industriels), du BEA (Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile) et du BEA MER (Bureau d'enquêtes sur les événements de mer), à l'Anses (Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail), à l'IRSN (Institut de Radioprotection et de Sécurité Nucléaire) et aux autres agences de sécurité, aux sociétés et associations savantes, aux annales des assurances, aux recherches par mots-clés

dans la mémoire numérique de la presse nationale et locale, aux historiens de l'industrie et des guerres et aux inspections des DREAL (Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement), de l'ASN (Autorité de Sécurité Nucléaire) et de l'inspection du travail. Si par un grand effort de mémorisation et d'organisation, toutes ces connaissances étaient rassemblées, la guerre aux angles morts dans les pratiques actuelles serait en passe d'être gagnée.

Angles masqués

Par contre, on peut assister à l'émergence d'angles masqués dus à des propagandes, à des effacements organisés de la mémoire et aux objectifs de décarbonation accélérée.

Hydrogène

La violence de l'hydrogène n'est plus à prouver (sans même se référer à la bombe H). L'Oise en a été la victime dans la nuit du 5 octobre 1930 quand le dirigeable R101 britannique reliant pour son vol inaugural Londres à Karachi a explosé en plein vol au-dessus d'Allonne. Jusqu'à Beauvais les vitres ont volé en éclats faisant croire aux habitants éberlués qu'une nouvelle guerre était déclarée. Le R101, 230 mètres de long, était issu de la première vague de gigantisme du transport aérien. C'était en quelque sorte un pionnier de l'Airbus 380. Le crash de celui qui a été désigné comme le « Titanic des airs » a signé la fin de la filière britannique des dirigeables. Déjà en 1921, l'usine de Hull qui produisait l'hydrogène pour gonfler les dirigeables avait sauté. Les fenêtres avaient été brisées dans un rayon de trois kilomètres. Le souffle avait été ressenti dans un rayon de sept kilomètres et des vibrations et tremblements jusqu'à 70 kilomètres. Grâce à la planification de la décarbonation, le lobby de l'hydrogène revient à la surface et tente de l'imposer dans une large gamme d'engins de transport depuis le chariot élévateur jusqu'au paquebot. L'Organisation Maritime Internationale est très loin de l'intégrer dans ses conventions sur la sécurité des équipages et sur la prévention des pollutions alors qu'une rupture ou une fissure des citernes de stockage sous sa forme gazeuse ou sous sa forme liquide libérerait des flammes invisibles et entraînerait dans une cinétique rapide et furtive la perte totale des navires et des cargaisons, et des pollutions.

Ammoniac liquide

Le lobby des producteurs de nitrate d'ammonium, Yara en tête, voit dans la conversion en carburant de l'ammoniac liquide une diversification de ses profits et un palliatif à la stagnation du marché des engrais du nitrate d'ammonium. Plus de 150 navires de charge sont déjà *ammonia-ready* et dans ces prochaines années de décarbonation le pétrolier grec Kriti Future lancé en 2022 pourrait être propulsé par des milliers de mètres cubes d'ammoniac liquide tout en transportant plus de 100 000 tonnes de pétrole. On ne compte plus à terre les ouvriers, les riverains ou les usagers du train et des routes qui sont morts ou ont été asphyxiés dans des brouillards toxiques après des lâchers accidentels

d'ammoniac et on décompte encore moins les arbres brûlés, les mammifères sauvages intoxiqués et les poissons et batraciens crevés après les déversements de résidus d'ammoniac ou d'eaux d'extinction ammoniacales dans les rivières.

Méthanol

Le lobby du méthanol est aussi à la manœuvre et à la barre du transport fluvial et maritime. Vingt-quatre porte-conteneurs de Maersk et de la compagnie chinoise Cosco vont être convertis du fioul au méthanol. Le méthanol est moins coûteux que le gaz naturel liquéfié mais selon les experts des Chantiers de l'Atlantique, il est plus inflammable et les vapeurs s'échappant lors des soutages sont toxiques et plus lourdes que l'air. Elles risquent dans les ports d'engendrer des explosions et des inflammations.

Au jour le jour et la nuit aussi

Les accidents de transport routier, les rejets toxiques dans les rivières et les incendies de surfaces commerciales et industrielles sont au quotidien les pollutions les plus fréquentes.

Accidents de camions

Les accidents de camions, les déversements d'hydrocarbures et d'acides dans les fossés et les ruisseaux, les incendies de cargaisons qui ne sont pas considérées comme des matières dangereuses mais qui dégagent des panaches toxiques, les carburants fuyards, les pertes massives de granulés plastiques restent en général dans la rubrique des faits divers et le suivi environnemental des pollutions est négligé. Pourtant, 54 ans après l'accident d'un camion-citerne dans un jardin peu avant minuit le 13 décembre 1970 à Benfeld, le tétrachlorure de carbone menace aujourd'hui l'approvisionnement en eau potable de la ville de Strasbourg. Contrairement aux ICPE, les sinistres provoqués par les accidents de camions échappent généralement aux radars de l'administration. Le principal souci du public, de la presse et des préfets concerne le rétablissement de la circulation. Les pollutions consécutives aux accidents de camions sont vraiment dans un angle mort.

Pollutions des eaux

Parmi les pollutions récentes de cours d'eau sont notables le déversement de boues de STEP (Station d'épuration des eaux usées) dans la Reyssouze (Ain), le déversement d'hydrocarbures dans la Garonne par la centrale nucléaire de Golfech, l'épandage de fioul dans un affluent du Doron par la station de ski de Méribel 1600 (Savoie), le rejet de gazole dans l'Yonne par une station essence Esso, la pollution du ruisseau de la Crouza après l'incendie de 14 voitures électriques d'une concession Tesla (Savoie). Les suivis des impacts et du préjudice écologique ont été inexistantes ou sommaires.

Incendies et explosions d'installations fixes

Dans le rapport de Robin des Bois publié le 21 octobre 2021 sur les incendies entre mai 2019 et décembre

2020 dans les établissements industriels et commerciaux, 253 sinistres sont recensés et seulement la moitié concerne des ICPE (Installations classées pour la protection de l'environnement). Les années suivantes jusqu'à aujourd'hui, le rythme ne s'est pas ralenti. Tous ces événements entraînent des émissions atmosphériques et des rejets liquides perturbateurs des milieux naturels et urbains souvent associés à des évacuations de populations ou des confinements, à des suspensions des activités de pêche, de distribution de l'eau potable et de consommation des productions agricoles locales.

Parmi les incendies récents sont notables et représentatifs de la diversité des origines et des conséquences l'incendie d'une usine de parfums Chanel à Compiègne (Oise), site classé Seveso seuil bas, l'explosion dans la sucrerie Tereos à Bucy-le-Long (Aisne) qui a soufflé une toiture en fibrociment et dispersé en milieu rural des fibres d'amiante, l'incendie de deux immeubles « verre et acier » de Rouen (Seine-Maritime) qui étaient en attente de démolition et qui a lui aussi dispersé des fragments et des fibres d'amiante en milieu urbain, l'explosion d'un pack de batteries au lithium au sein d'une installation de panneaux photovoltaïques dans un élevage avicole en Martinique, l'incendie d'un conteneur de batteries lithium à Aghione (Haute-Corse). Un incendie a entièrement détruit dans la nuit du 1^{er} janvier 2024 les bâtiments et les stocks de l'hypermarché Leclerc à Honfleur (Calvados). Si une cellule psychologique pour les employés a été mise en place, aucune cellule post-accidentelle n'a été déclenchée pour évaluer les retombées du panache de la combustion de milliers de tonnes de produits de consommation.

L'incendie de la cathédrale Notre-Dame de Paris et de ses centaines de tonnes plomb dans la flèche et la toiture a inhibé tous les réflexes basiques de sécurité. Des nuages de plomb échappés d'une fonderie en feu imposent sans délai une évacuation ou un confinement des populations. Des nuages de plomb échappés d'un monument historique en feu deviennent un spectacle et une curiosité. Si Notre-Dame de Paris avait été une ICPE, l'inspection et les autorités préfectorales auraient déclenché une alerte immédiate.

Depuis 2012, la circulaire relative à la gestion des impacts environnementaux et sanitaires d'événements d'origine technologique en situation post-accidentelle et son guide associé incitent les services de l'État à la mise en place d'une cellule post-accident technologique, à la réalisation de prélèvements, d'analyses et d'expertises nécessaires à la détermination des impacts de l'accident sur l'environnement et sur la santé. Cette circulaire post-Lubrizol avant même Lubrizol est trop rarement activée.

Bibliographie

ANDURAND R. (1989), « Éléments de sûreté chimique et de désastrotologie », secrétariat d'État chargé de l'Environnement et de la Prévention des risques technologiques et naturels majeurs.

ROBIN DES BOIS (2021), « Les incendies à la loupe – 2021 », <https://robindesbois.org/les-incendies-a-la-loupe-dossier-national/>