



GROUPE DE TRAVAIL TMD

REUNION DU 3 JUIN 2004 - COMPTE-RENDU

PRESENTS :

- **Patrick ABADIE** Atofina Lavéra

EXCUSES :

- **Philippe ALESSANDRINI** DRASS

Monsieur Martin, présente tout d'abord les excuses de MM. Budillon (Directeur Régional de l'Équipement) et Ledenvic (Directeur Régional de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement) et Cailleton (Mission TMD – DTT) pour leur absence à cette séance plénière du groupe de travail Transport des Matières Dangereuses (TMD). Le bilan provisoire des sous-groupes est présenté aux membres du SPPPI.

VEILLE ECONOMIQUE ET STATISTIQUE

M. Martin rappelle que l'objectif premier de sous-groupe, piloté par l'association Cyprès, consiste dans le récolement et l'évaluation des données statistiques existantes en matière de TMD en Provence-Alpes-Côte d'Azur puis la mise à jour de ces données pour aboutir à une base de données exhaustive.

L'unité géographique de cette future base de données est le département et les données sont compilées sur une base annuelle. Sont exclues de la base de données les volumes de matières dangereuses inférieurs à 600kg (référence à la classification ONU).

Deux axes cruciaux dirigeront le Cyprès dans l'élaboration de cette base la problématique de l'aléa et l'élaboration de supports cartographiques sur les enjeux humains. M. Sacher, directeur du Cyprès, présente aux membres du SPPPI des cartes élaborées par le CETE d'Aix-en-Provence sur la base d'une enquête menée par ce centre d'études à partir de données enregistrées en 1998 et de comptages réalisés sur la base du support technique de comptage global des véhicules terrestres à moteur que constitue la boucle SIREDO. Ces cartes seront en libre accès des membres du SPPPI au centre de documentation du Cyprès. Un travail identique est effectué par le Cyprès pour le transport ferroviaire à partir de données transmises par la SNCF.

A partir de données transmises par le dépôt d'hydrocarbures Dépôt Pétrolier de Fos (DPF), dans le cadre de données récolées via l'enquête annuelle de la DRIRE auprès des industriels de la région PACA, le Cyprès a pu modéliser une carte représentant le spectre géographique de distribution (hinterland) des produits pétroliers de DPF, montrant les zones géographiques où circulent majoritairement les camions citernes lors de leurs livraisons. A partir de ce type de démarche, en superposant les différents hinterlands issus du traitement des données récemment récolées, apparaîtront les zones particulièrement sensibles au TMD en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Cette démarche, approuvée par les membres du SPPPI, devrait aboutir lors du dernier trimestre 2004 et les premiers résultats seront présentés dans le cadre du prochain sous-groupe « veille économique et statistique ». Au terme de cette première étape, M. Martin précise que le groupe de travail déterminera en commun le choix d'études ponctuelles complémentaires, notamment aux abords de grandes agglomérations de la région. Cette démarche répond ainsi aux souhaits de représentants de collectivités locales présents dans la salle lors de ce groupe de travail.

Afin de répondre également aux souhaits de celles-ci concernant le comptage des flux de produits pétroliers liés majoritairement à l'approvisionnement des stations-service dans les zones urbaines et péri-urbaines, M. Frenger précise que la DRIRE mettra à disposition des pilotes du groupe de travail un fichier de récolement des stations service en Provence-Alpes-Côte d'Azur, récemment mis à jour. Ce fichier confronté au système d'information géographique géré par le Cyprès, devrait permettre de localiser avec plus de rigueur ces établissements, de connaître les volumes de livraison, et à partir de là, d'évaluer les rotations des camions citerne dans leurs livraisons.

M. Ponchié mentionne que la ville de Grasse s'est lancée récemment dans la réalisation d'une étude statistique de ces flux sur son territoire. Cette enquête est évidemment plus fine que celle menée dans le cadre du SPPPI PACA mais elle semble mettre en évidence l'importance des flux inférieurs aux quantités réglementaires liées à la législation des installations classées.

L'ECHANGE D'EXPERIENCES AU NIVEAU NATIONAL ET/OU INTERNATIONAL

M. Frenger rapporte les travaux de ce sous-groupe qui a tenu une réunion le 7 janvier 2004. Le Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles et des Risques de l'agglomération lyonnaise (SPIRAL) a diffusé un livre blanc sur le TMD dans l'agglomération lyonnaise en 5 000 exemplaires et librement téléchargeable sur son site Internet <http://www.lyon-spiral.org/>. Les cinq conclusions et recommandations de ce livre blanc :

- ✓ Le développement du transport combiné par rail et voie d'eau permettent d'accroître indéniablement la sécurité de la circulation des matières dangereuses
- ✓ Nécessité de faire progresser des modes alternatifs de transport au transport routier à l'avenir afin de limiter les impacts environnementaux éventuels
- ✓ Nécessité de ne pas perturber les équilibres économiques locaux par le développement de modes alternatifs;
- ✓ Les leviers économiques et financiers afférents sont situés aux niveaux nationaux et européens ;
- ✓ La prévision par les services de planification urbaine d'aires logistiques multimodales adaptées au transport combiné des matières dangereuses est indispensable.

Les actions initiées par le SPIRAL TMD:

- ✓ Au niveau de la route :
 - Promulgation de l'arrêté préfectoral du 7 décembre 2000 relatif à la réglementation de la circulation des transports des matières dangereuses dans l'agglomération lyonnaise ;
 - Rédaction d'une étude concernant le passage des MD en tunnel
 - Opération de communication à destination des transporteurs/chargeurs
 - Réalisation de deux zones d'accueil et de lavage des poids lourds transportant des MD.
- ✓ Au niveau du rail :
 - Recherche d'un chantier multimodal;
 - Contournement de l'agglomération.

D'autres actions ont été initiées au niveau des voies fluviales mais leur transposabilité n'est évidemment pas envisageable au niveau de la région PACA.

Au terme des travaux du SPIRAL TMD, l'arrêté préfectoral du 7/12/2000 a instauré un plan de circulation spécifique bâti selon cinq principes:

- ✓ Interdiction d'un périmètre élargi au transit;
- ✓ Inscription de la desserte interne dans un périmètre réglementé;
- ✓ Définition de créneaux horaires stricts pour la desserte interne;
- ✓ Recommandation de certains axes pour la desserte interne;
- ✓ Interdictions ou restrictions spécifiques pour les lieux de rassemblement;
- ✓ Mise en place de panneaux d'informations en cours d'année sur les axes recommandés.

M. Frenger diffuse le plan de circulation lyonnais via le site Internet du SPIRAL aux membres du SPPPI PACA pour information.

M. Frenger rappelle ensuite les conclusions du rapport et de la présentation de MBlancher, coauteur d'un rapport sur la pertinence et faisabilité d'une politique de gestion des risques transports de matières dangereuses dans des agglomérations à forte concentration industrielle, commandé par le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable et rendu public en mars 2003.

Ce rapport conclut que la seule expérience locale mise en œuvre en France réside dans les travaux du SPIRAL depuis 1991. Cette expérience est notamment issue d'une forte implication des dirigeants de la communauté d'agglomération lyonnaise, de la synergie de la DRIRE, de la DRE, des services de secours et d'incendie et de police. Au-delà, une nécessaire articulation entre démarches locales, et démarches nationales et/ou sectorielles est indispensable et doit être croisée avec une approche analytique par les axes de circulation et synthèse au niveau d'un territoire. Sont donc nécessaires les Systèmes d'Information Géographique (SIG), susceptibles d'une part d'intégrer les savoirs des acteurs (mobilisés dans le cadre de concertations locales) et des méthodes sophistiquées d'analyses des risques, d'autre part de mémoriser et de diffuser ces analyses de façon à ce qu'elles soient prises en compte dans les différentes opérations d'aménagement et de gestion urbaine.

M. Frenger conclut en mentionnant que le SPPPI PACA prend actuellement des contacts avec les Agences Régionales Pour la Protection de l'Environnement (ARPA) de Ligurie et du Piémont ainsi qu'avec des responsables des risques liés aux MD au niveau de la province de Catalogne afin de les convier pour présenter leurs expériences et les modalités de leur contrôle à l'occasion de la prochaine réunion de ce sous-groupe.

REGLEMENTATION

Mlle Ravier, étudiante en DESS Droit des transports auprès du Centre de Droit Maritime et des Transports (CDMT) de la faculté de droit d'Aix-en-Provence et M. Colomb, PDG de Delta Route SA, mandatés par le groupe de travail, ont lancé un examen juridique comparatif entre les réglementations par mode à partir d'une étude de cas relative au transport d'oxyde d'éthylène entre Lavéra et l'Italie. Ce cas a été choisi en raison de son actualité en effet, l'arrêté préfectoral des Alpes-Maritimes limite les conditions de circulation de ce type de produit en attendant une interdiction totale par la route.

M. Colomb précise que les parties concernées sont en contact permanent avec le cabinet du préfet. Il fait part cependant de son inquiétude sur les chances d'un transfert de mode par la voie maritime en raison du retard apporté à l'ouverture de la ligne Fos-Savone qui constituerait la meilleure alternative au transport routier d'oxyde d'éthylène.

Mlle Ravier mentionne qu'après une analyse fouillée des différents textes nationaux et internationaux, elle n'a pas décelé d'incohérence juridique manifeste entre ces textes. Elle mentionne cependant d'importantes difficultés techniques sur la conception des citernes d'oxyde d'éthylène. M. Colomb mentionne les investissements coûteux que doit réaliser sa société dans le choix d'un mode alternatif de transport sans garantie aucune de mise en place prochaine de la ligne Fos-Savone.

M. Martin mentionne que la méthode d'analyse opérée par Mlle Ravier sera reprise et transposable à d'autres catégories de produit dans le cadre du SPPPI et d'une collaboration fructueuse avec le CDMT.

M. Ponchié mentionne des incohérences entre les prescriptions IMDG (réglementation maritime) et OACI (réglementation aérienne) – dans la mesure ou beaucoup de vols s'effectuent au-dessus de la mer - et les contraintes liées aux pollutions maritimes, susceptibles d'être un prochain sujet d'analyse juridique. M. Martin lui demande de rédiger un petit mémo sur ces incohérences pour lancer cette analyse dans un proche avenir.

M. Martin mentionne les difficultés à boucler le projet de ligne maritime Fos-Savone, issu du programme européen Marco-Polo et reconnu comme prioritaire lors du Comité interministériel d'aménagement du territoire de décembre 2003.

M. Tur (BP) mentionne la difficulté forte du site de Fos-sur-Mer de maintenir la production d'oxyde d'éthylène du site de Fos-sur-Mer par rapport à des sites BP similaires notamment en Allemagne.

A la question de l'abandon éventuel du sous-groupe terre-mer, M. Martin indique que celui-ci sera constitué après la promulgation du nouveau règlement local du Port Autonome de Marseille au début de cet été. M. Moysan, Commandant en charge de la sécurité du PAM, déclare que toutes les MD sont correctement tracées et répertoriées dans l'enceinte du PAM. La seule difficulté réside sur la question du groupage des petites quantités transportées par les transitaires. Toute MD doit être déclarée au PAM et à la DRDDI (douane) comme telle mais seule la DRDDI est habilitée à opérer des contrôles dans les containers suspects. M. Moysan annonce que dans le futur règlement, une journée supplémentaire sera accordée pour les MD en transit entre les modes fluviaux et ferroviaires avant leur transfert sur les navires. Concernant le projet Fos2XL, sur lequel M. Michel l'interpelle, M. Moysan mentionne que ce projet devrait attirer environ 15% de MD sur les 80000 containers qu'impliquera l'aboutissement de ce projet mais ces chiffres demeurent largement estimatifs. Il mentionne en outre, que les transitaires qui frauderaient au niveau des MD peuvent faire l'objet de lourdes sanctions de la DRDDI. A la question d'une zone spécialisée de stockage, M. Moysan indique que le PAM recherche depuis des années un opérateur pour rentabiliser ce type de zone mais demeure indéniablement un problème de rentabilité avec le marché local, sauf si les autorités politiques locales s'engageaient dans un geste financier fort.

SIGNALISATION

Une réunion de ce sous-groupe s'est tenue le mercredi 5 mai 2004 dans les locaux de la DRE. Elle avait pour objectif d'accorder des parties concernées (communes, département des Bouches-du-Rhône, cite pétrochimique de Shell, subdivision de la DDE, associations riveraines) sur la définition des itinéraires entre l'autoroute A7 et l'accès au site de Shell Pétrochimie Méditerranée, et leur signalisation. Au terme de la réunion, la DDE prépare un avant-projet technique qui sera présenté avant la fin du mois de juin.

GRANDES VILLES

Une réunion s'est tenue le jeudi 11 mai 2004 avec les cinq grandes villes de Provence-Alpes-Côte d'Azur et leurs communautés d'agglomérations: Nice, Toulon, Aix en Provence, Marseille, Avignon. Lors de cette réunion, pilotée par le Cyprès, l'hétérogénéité au niveau de la compilation locale des données sur le TMD a été constatée, la difficulté quant à l'accès à ces données et à l'accès à la réglementation ont été soulevées par les élus locaux ou leurs représentants. Concernant l'accès aux données ICPE et aux stations service, la DRIRE les met à disposition des pilotes du groupe de travail. A l'issue de cette réunion, il a été demandé aux cinq grandes villes et à leurs conurbations de mener une étude sur sept points :

- ✓ Élaboration de chartes de circulation échangeable entre les grandes villes
- ✓ Étude des différents modes de répression et de sanction à mettre en œuvre pour le TMD : contrôles incitatifs ;
- ✓ Élaboration de supports d'information adaptés à l'attention du public riverain et des professionnels routiers ;
- ✓ Mise à disposition de supports cartographiques concernant les points noirs aux adhérents du Cyprès ;
- ✓ Mise en place d'une concertation régulière entre les cinq grandes villes en 2005.

A la question de M. Sauvaire sur l'existence d'une structure pérenne chargée du suivi des MD en PACA, M. Martin indique qu'au terme de la démarche du SPPPI TMD, la création d'un observatoire régional dédié à cette tâche qui tiendrait à jour la base de données élaborée par le Cyprès est dans les esprits des pilotes du groupe de travail.

Le groupe de travail se clôt à midi. Une synthèse des travaux du groupe sera présentée lors de la séance plénière du SPPPI qui se tiendra le mardi 28 septembre 2004 à Châteauneuf les Martigues (13).