



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

plans de prévention des risques

Question écrite n° 4458

Texte de la question

M. David Habib appelle l'attention de Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie sur l'article 6 de la loi du 30 juillet 2003 relatif aux études de danger concernant l'exploitation d'une infrastructure routière ferroviaire, portuaire et de navigation intérieure ou d'une installation multimodale. Ces études devaient être réalisées au plus tard dans les trois années suivant l'entrée en vigueur de ladite loi, soit avant juillet 2006. À sa connaissance, un an après cette échéance, aucune étude n'a été validée pour ces infrastructures et aucune restriction particulière n'est imposée dans un souci de sécurité. Pourtant ces infrastructures présentent un risque aussi important que les établissements Seveso, voire davantage car la totalité du personnel n'est pas forcément formée régulièrement aux risques. Il s'interroge sur la volonté réelle de l'État de prendre en considération ces infrastructures terrestres de transport de matières dangereuses et souhaiterait connaître les dispositions qui s'appliqueront concrètement pour assurer la mise en sécurité de celles-ci. Il demande si l'application de cet article passe obligatoirement par la publication d'un décret et si oui, dans quel délai.

Texte de la réponse

L'article L. 555-2 du code de l'environnement prévoit la remise au préfet de département d'une étude de dangers concernant l'exploitation d'ouvrages d'infrastructures accueillant des transports de matières dangereuses. Pour les ouvrages en service à la date de publication de la loi, cette étude doit être remise dans un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur de la loi. Cependant, le dernier alinéa de l'article L. 551-2 du code de l'environnement renvoie, pour l'application de ces dispositions, à un décret qui doit notamment préciser les types d'ouvrages concernés. Le décret n° 2007-700 du 3 mai 2007 relatif aux études de dangers des ouvrages de stationnement, chargement ou déchargement de matières dangereuses porte application de ces dispositions législatives. Ce n'est qu'à compter de la publication de ce décret que le délai de trois ans fixé par la loi débute. Par conséquent, les études de dangers devront parvenir aux préfets, pour les ouvrages correspondant aux critères fixés par ce décret, avant le 3 mai 2010. Un arrêté, paru au Journal officiel du 24 décembre 2009, est venu définir les critères techniques et méthodologiques à prendre en compte pour l'élaboration de ces études. Le projet de loi portant engagement national pour l'environnement, adopté par le Sénat le 9 octobre 2009, modifie par ailleurs l'article L. 551-2 du code de l'environnement pour donner aux préfets des pouvoirs accrus afin d'imposer des mesures de sécurité. Ces dispositions viendront renforcer les règles qui régissent aujourd'hui les transports de marchandises dangereuses qui sont depuis longtemps encadrés par des prescriptions extrêmement contraignantes, fixées par des accords internationaux ratifiés par la France (dits « RID » pour le transport par chemin de fer, « ADR » pour le transport routier et « ADN » pour le transport par voie de navigation intérieure). Ces accords, établis bien avant les mesures relatives aux établissements Seveso, ont été intégrés au droit communautaire par diverses directives entre 1994 et 1996 et sont regroupés au sein d'une directive cadre du Parlement européen et du Conseil depuis 2008 (directive 2008/68/CE du 24 septembre 2008). Ils fixent, notamment, des dispositions relatives à la construction, l'agrément et au contrôle périodique des matériels, à la formation des personnels, l'organisation des entreprises et aux plans d'urgence interne dans les gares ferroviaires. Ils sont mis à jour suivant une périodicité de deux ans pour tenir compte de l'évolution des

progrès techniques et du retour d'expérience, par des comités d'experts se réunissant sous l'égide de l'ONU, auxquels la France participe activement. Le but des réglementations fixées par ces accords internationaux est d'assurer que les transports de marchandises dangereuses se font dans les meilleures conditions de sécurité possible, dans la mesure où la ratification de ces accords impose l'acceptation en général des transports qui s'y conforment. Le nouveau dispositif du code de l'environnement s'inscrit dans ce cadre plus large. Les études de dangers, qui seront remises en application de l'article L. 551-2 du code de l'environnement, permettront d'identifier, dans les zones où se concentrent de grandes quantités de marchandises dangereuses, le risque résiduel, et de prendre, le cas échéant, des mesures locales en complément de la réglementation internationale, dans le respect de celle-ci.

Données clés

Auteur : [M. David Habib](#)

Circonscription : Pyrénées-Atlantiques (3^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 4458

Rubrique : Sécurité publique

Ministère interrogé : Écologie

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 18 septembre 2007, page 5604

Réponse publiée le : 2 mars 2010, page 2487