

# SOMMAIRE

<b>Introduction</b>	<b>2</b>
<b>Depuis la loi « Risques » du 30 juillet 2003, quelles avancées ?</b> Table ronde	<b>5</b>
<b>La responsabilité de chacun (sous-traitant, Etat, collectivités, exploitants, magistrats...)</b> Atelier n°1	<b>8</b>
<b>Le transport de matières dangereuses</b> Atelier n°2	<b>11</b>
<b>Le retour d'expérience</b> Atelier n°3	<b>14</b>
<b>Les hommes, les organisations, la participation des salariés</b> Atelier n°4	<b>17</b>
<b>L'urbanisme et la prévention des risques</b> Atelier n°5	<b>19</b>
<b>Concertation, communication, débat sur les risques</b> Atelier n°6	<b>21</b>
<b>Communication de Claude FRANTZEN</b> Président du Groupe d'Experts pour les Etudes de Dangers, grand témoin au colloque européen sur la catastrophe minière de Courrières	<b>25</b>
<b>Quels financements pour la politique de prévention des risques technologiques ?</b> Table ronde	<b>28</b>
<b>Clôture</b> Nelly OLIN, Ministre de l'Ecologie et du Développement Durable	<b>32</b>

# 2<sup>èmes</sup> Assises Nationales des Risques Technologiques

## Introduction

**Michel PASCAL, Directeur de la DRIRE et de la DIREN Nord – Pas-de-Calais**, introduit ces 2<sup>èmes</sup> Assises en soulignant leur large ouverture aux acteurs extérieurs à la Région Nord- Pas-de-Calais, aux élus locaux, associations, organisations syndicales, responsables d'entreprises industrielles, agents de l'Etat, mais aussi des représentants belges, suisses et tunisiens. Ces assises voient également la notion de risque technologique élargie à l'examen de situations sur des installations SEVESO, au transport de matières dangereuses, aux barrages, aux canalisations, aux installations nucléaires. Cette manifestation est ainsi placée sous l'égide du ministère de l'écologie et du développement durable et du ministère délégué à l'industrie.

Il ajoute que le choix de Douai pour tenir une telle manifestation prend tout son sens en cette année de centenaire de la catastrophe minière de Courrières, qui a fait 1 099 victimes. Un colloque européen s'est tenu sur ce thème du 9 au 11 octobre 2006, dont une restitution sera faite au cours de ces assises.

La Région Nord – Pas-de-Calais sera, par ailleurs, l'une des cinq régions françaises à vivre, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007, la fusion de la DRIRE et de la DIREN, qui témoigne d'une certaine idée de l'approche globale en matière de risques sur les territoires : risques technologiques, miniers, naturels, sismiques, voire climatiques. La prévention des risques se situe au premier rang des préoccupations des DRIRE, qui assurent le contrôle des installations classées de longue date. Depuis leur création, des progrès importants ont été accomplis en matière de prévention des risques chroniques ou technologiques, à commencer par la réduction drastique des pollutions industrielles dans l'eau et l'air. Mais ces avancées ne doivent pas occulter les progrès restant à réaliser, soulignés par plusieurs événements dans la région : l'épidémie de légionellose, le choc de Métaleurop et le drame social, sanitaire et environnemental qu'il a entraîné.

La démarche d'amélioration continue, mise en œuvre au sein de l'inspection, a été amplifiée depuis trois ans avec l'avènement du 2<sup>ème</sup> plan de modernisation, fixant des engagements en termes de qualité de service, de maîtrise des délais, d'information du public. Ce plan s'accompagne d'un plan de renforcement prévoyant 400 agents supplémentaires sur 4 ans. Le rapport parlementaire rédigé à la suite de la catastrophe d'AZF avait mis en lumière un manque de mille agents dans l'inspection des installations classées.

Ces 2<sup>èmes</sup> assises se veulent un lieu d'échange, de débat, de confrontation d'idées afin de favoriser l'émergence de nouvelles propositions pour la poursuite de la politique de prévention des risques, puisque « seul le sentiment d'insuffisance est fécond », selon Goethe.

Enfin M. Pascal remercie tous ceux qui ont contribué à la préparation de ce colloque, et en particulier le président du comité de pilotage Gustave Defrance.

**Jacques Vernier, Maire de Douai**, se dit heureux de constater la dimension atteinte par ces assises nationales. Le choix de Douai a été motivé par plusieurs raisons. En effet, il s'agit de la capitale régionale de l'environnement, puisqu'elle accueille l'Agence de l'Eau, la Délégation Régionale de l'ADEME et la DRIRE. Elle est également située à quelques kilomètres de Courrières, où s'est déroulée la plus grande catastrophe industrielle française. Avec Michel Pascal, il remercie tout particulièrement Monsieur Gustave Defrance, Président du Comité de Pilotage, ancien DRIRE du Nord – Pas-de-Calais, ancien Directeur de la Prévention des Pollutions et des Risques, pour son implication. Il signale enfin la création par l'INERIS, qu'il préside, de la CASU, cellule d'appui aux situations d'urgence, suite à la catastrophe d'AZF, qui a prouvé sa réactivité depuis lors.

**Mickaël Moglia, représentant du conseil régional Nord – Pas-de-Calais**, excuse Monsieur Daniel Percheron, son président. Cette région maritime et industrielle, qui compte 4,5 millions d'habitants, a été façonnée par l'histoire industrielle française qui, au cours des 150 dernières années, a organisé l'urbanisation de son territoire et laissé un lourd passif environnemental. Dès lors, passer d'un développement non-durable à un développement durable est l'un des enjeux régionaux majeurs, qui impose de gagner une triple bataille, puisqu'il s'agit :

- de garantir aux habitants sécurité et mieux-vivre ;
- de réussir une mutation économique complexe, respectueuse des populations, des territoires et de l'environnement ;
- de construire ce projet collectivement, en s'appuyant sur une « nouvelle gouvernance ».

L'intitulé même de ces assises illustre cette mutation. Mais depuis cent ans, le monde a changé, grâce aux luttes ouvrières, au progrès technique, mais aussi à de nouveaux textes répondant aux attentes des populations. De fait, en France, la sécurité des installations n'est pas une préoccupation nouvelle. Depuis la loi de 1976 et l'apparition de la notion « d'aléa », d'autres notions ont vu le jour : « producteur de risque », « processus cumulatif », « jeu d'acteurs ». Des institutions de contrôle et des organismes de maintenance sont apparus, de même que des experts en sécurité et des gestionnaires d'un risque mieux défini.

Alors que le nombre de risques augmente, toutes les organisations sont confrontées à une exigence de créativité, à un changement culturel dans l'appréhension des questions de sécurité, à une meilleure prise en compte de la gestion des risques et même de leur anticipation.

Ces évolutions concernent la région Nord – Pas-de-Calais, qui compte un nombre important d'installations classées prioritaires et qui bénéficie d'une façade maritime très fréquentée. Face à la tendance croissante de la socialisation du risque, la question du rôle de la puissance publique est posée. La région se situe ainsi au côté de l'Etat en matière de prévention des risques.

En définitive, Mickaël Moglia souhaite que ces assises permettent aux différents acteurs qui y participent de partager leurs démarches, leurs choix, innovations et recherches, dans la confiance et la transparence pour mieux gérer, collectivement, les crises.

**Daniel Canepa, Préfet de la Région Nord – Pas-de-Calais**, souligne le succès des deuxièmes assises, qui accueillent mille participants, après la première édition qui en accueillait 400.. Il salue et remercie Monsieur Gustave Defrance, qui a parrainé cette journée, ainsi que Monsieur Michel Pascal avec ses équipes, qui l'a organisé.

Selon lui, ce succès témoigne d'un besoin d'échanger et de progresser de manière continue, de manière à répondre à l'attente de plus en plus forte des concitoyens, nourrie, chaque jour, par des événements dramatiques rappelant que le risque potentiel est permanent.

La Région Nord – Pas-de-Calais lui paraît également légitime pour accueillir ces assises, car elle a vécu plusieurs catastrophes depuis 100 ans, mais aussi parce qu'elle n'échappe, aujourd'hui, à

aucun risque, qu'il soit chimique, nucléaire, pétrolier ou sidérurgique, sur terre ou sur mer. Elle accueille en outre 49 établissements classés SEVESO.

Il ajoute que trois règles lui paraissent importantes :

- celle de la reconnaissance des risques ;
- celle du partage des responsabilités, qui renvoie à la participation du public et des élus ;
- celle de la globalisation de la politique de sécurité.

En outre, il pense que les outils mis en place pour gérer et réduire les risques doivent constamment être évalués, se confronter aux attentes de leurs bénéficiaires que sont les industriels, les élus, les associations, le public.. Tel est bien l'objet de ces assises.

**François Loos, ministre délégué à l'industrie**, parrain de ces Assises avec Nelly Olin, ministre de l'environnement, indique dans son message vidéo qu'avant cette loi, la sécurité industrielle était considérée comme étant l'affaire de professionnels, acteurs publics et industriels. L'histoire industrielle avait déjà été marquée par de nombreux accidents miniers, et par la catastrophe de la raffinerie de Feyzin, en 1966, mais les catastrophes survenues ces dernières années ont démontré que dans la société actuelle, urbanisée et industrielle, le champ de la sécurité n'est pas limité à la recherche des technologies et des équipements les plus sûrs possibles.

D'autres éléments, essentiels, sont à considérer, à commencer par le facteur humain dans l'entreprise, la culture de sûreté, la relation entre donneur d'ordre et prestataire, l'apport des organisations syndicales, ainsi, à l'extérieur des entreprises, que la perception du risque industriel par la société civile et le développement de l'urbanisation autour des sites industriels, souvent anciens. Tout cela nécessitait des changements, en particulier une amélioration de l'accès à l'information, le partage de l'expertise et une plus large concertation. Il espère que les comités locaux pour l'information et la concertation et les comités d'hygiène et de sécurité au travail seront des acteurs privilégiés de la politique de sécurité dans les années à venir.

De fait, la sécurité industrielle est devenue un enjeu sociétal et une clé pour le développement durable. Dans un monde où le risque zéro n'existe pas, il convient de le limiter le plus possible, surtout dans l'industrie. A cet égard, François Loos se dit reconnaissant que la DRIRE Nord – Pas-de-Calais, s'appuyant sur le réseau des DRIRE, ait pu réunir des représentants du monde de l'entreprise et des collectivités locales.

Il attend de ces assises qu'elles permettent de poursuivre le débat et de faire le point sur les premiers retours d'expériences, en particulier sur la mise en place des PPRT. La France est le premier pays européen à disposer d'un tel outil, qui découle de la directive SEVESO de 1996. Ces assises aborderont également la gestion d'autres risques, comme le transport de matières dangereuses, les installations nucléaires et les grands barrages.

Enfin, il souligne le fait que compétitivité, sécurité et acceptabilité doivent aller de pair. Aussi est-il opportun qu'un seul et même service de l'Etat couvre l'ensemble de ces domaines. Telle est la vocation des DRIRE, tant la prévention des risques est un enjeu important dans la société française.

## Depuis la loi « Risques » du 30 juillet 2003, quelles avancées ?

### Table ronde

*Ont participé à la table ronde :*

*Jacky Bonnemains, porte-parole des Robin des Bois*

*Marcel Gignard, secrétaire national de la CFDT*

*Laurent Michel, directeur de la prévention des pollutions et des risques du ministère de l'écologie et du développement durable*

*Olivier Montfort, directeur général de Solvay France, vice-président de l'union des industries chimiques*

*Jacques Vernier, maire de Douai, président du conseil supérieur des installations classées*

#### **1. Introduction, par Laurent Michel**

Laurent Michel indique que la loi du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels, établit avant tout un programme de travail important. Tous les décrets d'application relatifs aux risques accidentels et naturels sont pratiquement pris. Il reste à finaliser le décret relatif aux études de dangers sur les infrastructures de transports terrestres de matières dangereuses.

La loi est donc bien applicable aujourd'hui.

Pour ce qui concerne la prévention des risques, la loi a mis en place deux instruments fondamentaux : premièrement, une nouvelle définition et pratique des études de danger ; deuxièmement, les plans de prévention des risques technologiques (PPRT). Les outils réglementaires sont en place et les outils techniques sont en voie de l'être.

Depuis le début de l'année, 124 PPRT ont ainsi été lancés. Un certain nombre d'entre eux devraient être opérationnels en 2007 et l'année 2008 devrait voir la signature de nombreux autres.

La loi comporte deux dispositifs importants impliquant le grand public.

La loi met en place un dispositif d'information sur les risques naturels et technologiques des acquéreurs et locataires localisés dans les zones exposées à ces risques naturels ou technologiques.

Ce dispositif est opérationnel depuis le 1<sup>er</sup> juin 2006 sur Internet. Il sera progressivement amélioré.

La loi prévoit également d'établir des comités locaux d'information et de concertation (CLIC) rassemblant l'ensemble des partis prenantes concernées par un ou plusieurs sites Seveso, afin de débattre de l'état des risques industriels et des mesures à prendre. A ce jour, environ 200 l'ont été. Ils joueront un rôle fondamental dans l'élaboration des PPRT.

La loi prévoit la participation des salariés, *via* une représentation des CHSCT dans les CLIC et leurs nouvelles attributions pour les sites Seveso seuil haut, avec la nécessité de se réunir en conformation élargie aux sous-traitants. Les inspecteurs des installations classées peuvent d'ailleurs participer aux réunions de CHSCT.

Cette loi a induit un important travail de terrain, dans les entreprises comme au sein de l'inspection des installations classées, qui a déjà examiné plus de 1 000 études de danger d'installations classées Seveso seuil haut.

## 2. Débat

Olivier Montfort souligne les avancées permises par la loi en matière de connaissances, mais aussi de terrain, avec la réduction des risques à la source et la mise en œuvre de nouveaux instruments de dialogue : l'ICSI (à Toulouse), Institut pour la Culture et la Sécurité Industrielle, transverse aux secteurs industriels, la création de groupes de travail mixtes entre l'administration et les entreprises, l'évolution de l'obligation de moyens vers l'obligation de résultat, la prise de conscience de certains élus locaux.

Marcel Grignard pense qu'un pas assez modeste a été franchi, qui va dans le bon sens, mais reste insuffisant. La meilleure prise en charge de la prévention des risques et son élargissement aux sous-traitants est une bonne chose, bien que ce dernier bute sur la question des champs conventionnels des sous-traitants. Les diagnostics de risques ont également progressé, de même que la formation des individus.

Néanmoins, la prévention des risques reste, pour l'instant, hors du dialogue social, alors que celui-ci permettrait de faire de chaque salarié un acteur de cette prévention et de favoriser le dialogue avec les populations. Enfin, il manque toujours une dimension européenne, sachant, par exemple, que les incidents nucléaires dépassent largement le cadre national.

Jacky Bonnemains estime, pour sa part, les avancées très faibles depuis la catastrophe d'AZF, dont les causes exactes ne sont d'ailleurs toujours pas connues, cinq années plus tard. De plus, « la CLICabilité » de la loi lui semble encore très faible et les PPRT se mettent péniblement en place. Il souligne également le caractère complémentaire de la loi de 2003 avec la loi de modernisation de la sécurité civile, promulguée en août 2004, qui traite de la nécessité d'anticiper les catastrophes, les risques, et qui incite, dans le cadre de la solidarité sociale, à un rapprochement de toutes les parties prenantes, en plus d'encourager, si ce n'est contraindre, les communes à remplir leur devoir d'information et de réalisation de plans communaux de sauvegarde, document essentiels en cas de catastrophe technologique ou naturelle.

Il remarque enfin la sous-représentation, lors de ces assises, des acteurs du transport de matières dangereuses et regrette que certains gazoducs traversant le territoire français jusqu'aux ports, en particulier, ne soient pas assimilés à des entreprises assujetties à la directive Seveso.

Jacques Vernier répond que la problématique du transport de matières dangereuses a été prise en compte par l'article 6 de la loi du 30 juillet 2003. Lors des débats préalables, la question des zones de concentration d'unités de transports, telles que les ports, a été identifiée. Un décret est en cours d'examen par le Conseil d'Etat, qui imposera la réalisation d'études de danger similaires à celles des installations classées dans une quarantaine de zones, parmi lesquelles 6 ports maritimes, 6 ports fluviaux, 6 gares de triage et 20 aires de stationnement routières et autoroutières. Il ajoute que des études ont déjà été menées, depuis 1950, dans les ports maritimes, du fait du règlement des matières dangereuses qui s'y applique et qui a été révisé en 2000. Ainsi, les gares de triage, tous les ports autonomes et un grand nombre de ports d'intérêt national ont révisé leur règlement local et mené des études de danger avant même la promulgation de la loi de 2003.

Claude Barbet, de France Nature Environnement – Haute-Normandie, souligne la nécessité d'inscrire l'action des structures créées dans la durée. Il souligne également le développement de la sous-traitance dans les entreprises classées, y compris dans le secteur nucléaire, et les problématiques spécifiques de sécurité industrielle que cela implique.

Olivier Montfort répond que chez Solvay, tous les sous-traitants sont dûment formés à la sécurité. Il souligne également le manque de fiabilité du transport ferroviaire de matières dangereuses. De ce point de vue, la dispersion des sites sur le territoire français lui paraît préjudiciable à la sécurité.

Marcel Grignard fait état de mutations très profondes du monde industriel. Dans un contexte très ouvert, où la concurrence s'accroît fortement, la pression des donneurs d'ordre sur leurs sous-

traitants s'accroît également. Les premiers exigent des seconds le respect de nouvelles normes et une certification qualité, tout en leur imposant une contrainte économique toujours plus forte. Cela pose question.

Laurent Michel souligne la réalisation d'un important travail sur les gazoducs et autres canalisations afin de tirer les enseignements d'un accident survenu en Belgique. Une nouvelle réglementation est maintenant en place afin d'apporter une vision des nouvelles études de danger, des normes de protection des canalisations, mais également une politique de maîtrise de l'urbanisation autour de ces canalisations.

La Vice-Présidente des Amis de la Terre en Midi-Pyrénées pense que la loi de 2003 a été tronquée par rapport au projet de loi Cochet, qui mettait davantage en cause les industriels. En l'occurrence, la loi entrée en vigueur touchera surtout l'urbanisation, *via* les PPRT, alors que la loi Cochet prévoyait une évaluation par les industriels de leur risque majorant, donc de l'accident le plus grave qu'ils auraient causé. De plus, il n'est guère question des victimes de catastrophes industrielles. Laurent Michel répond qu'il convient de mettre en œuvre un progrès continu et une vigilance de tous les instants. En tout état de cause, la loi de 2003 entraîne la révision et le réexamen des études de dangers.

Olivier Montfort ajoute que les études de danger qui s'imposent aux entreprises sont très complexes, ce qui peut poser problème dans le cadre de PMI/PME. Les encouragements en vue de réduire les risques à la source sont constants. De fait, la loi ne se limite pas uniquement à des mesures d'urbanisme.

Marcel Grignard souligne le fait que la réglementation européenne est la plus contraignante au monde. La directive Reach, en particulier, est une première.

## **La responsabilité de chacun** **(sous-traitant, Etat, collectivités, exploitants, magistrats...)**

### **Atelier n°1**

#### *Intervenants :*

*Bertrand Chaillet, Substitut du Procureur général près la Cour d'Appel de Douai*

*David Deharbe, Avocat au Barreau de Lille, Maître de Conférences à l'Université d'Artois*

*Bernard Dupin, Maire de Saint-Priest-Taurion, Limousin*

*Henri Forest, secrétaire confédéral de la CFDT, en charge de la Santé au Travail et des Risques industriels*

*Jérôme Joffre, chef du service maintenance, département nucléaire, société ENDEL*

*Pascal Monbailly, directeur de la société artésienne de vinyle, à Mazingarbe*

*Alby Schmitt, directeur de la DRIRE Limousin*

Bernard Dupin est maire de Saint-Priest-Taurion, commune de 3 000 habitants, située à 12 kilomètres de Limoges, au confluent de la Vienne et du Taurion, où est implanté, depuis 1964, un centre de stockage de GPL de la société PRIMAGAZ. Elle cumule donc trois risques : un risque Seveso, un risque d'inondation et un risque de rupture des barrages situés sur les deux cours d'eau. A l'époque, la société en question a pu s'installer sans en référer aux élus locaux. A l'origine, le site comportait 2 sphères, mais il n'en reste plus qu'une, de 600 mètres cube. Lors de l'installation, la seule préoccupation de l'administration a concerné l'intégration de ces sphères dans le paysage. En termes de responsabilités, il souligne également le fait que le POS de la commune, commencé en 1977, n'a été publié qu'en 1988.

A l'heure actuelle, il a, en tant que maire, une responsabilité consistant à garantir que le site de PRIMAGAZ sera suffisamment alimenté en eau pour faire fonctionner les lances à incendie en cas d'accident et à ouvrir des salles communales pour accueillir les blessés. Il est également responsable du PLU, plan local d'urbanisme, successeur du POS. Le PLU est négocié avec de nombreuses personnes au sein de commissions dans lesquelles les élus sont minoritaires et il est validé par le maire, parce qu'il le faut bien, alors qu'il peut ne pas refléter ce qu'il souhaite. Pascal Monbailly dirige une société, SAV, implantée depuis 1975 sur la plate-forme chimique de Mazingarbe. Elle est classée Seveso seuil haut. Sa capacité de production atteint 250 000 tonnes de PVC par an et elle compte 150 collaborateurs sur le site. Elle est pilote dans le cadre de l'élaboration du PPRT.

Depuis sa création, la société a été concernée par le renforcement progressif des normes de sécurité. Au-delà, Pascal Monbailly situe sa responsabilité en termes de risques technologiques en deux étapes : l'avant et l'après-accident. En amont, son entreprise a engagé des démarches de prévention et de formation, dès la conception des installations, en impliquant les instances représentatives du personnel, notamment le CHSCT. Ces actions se sont étendues aux sous-traitants, qui sont assujettis à habilitation.

Henri Forest souligne que son organisation syndicale, la CFDT, s'est investie de longue date dans la prévention des risques industriels et a participé assidûment aux assises régionales qui ont précédé l'élaboration de la loi de 2003. Sa légitimité se situe à deux niveaux : celui de l'entreprise, en tant qu'instance d'alerte concernant les dysfonctionnements, et celui du territoire, du fait de sa participation aux CLIC et SPPPI. Enfin, en cas d'accident, elle se situe du côté des victimes.

En matière de prévention des risques, la CFDT souhaite avoir un regard convergeant avec les chefs d'entreprise, mais elle constate, dans bien des cas, une organisation schizophrénique des sociétés, guidées par la seule réduction des coûts, avec le développement de la sous-traitance, pas toujours compatible avec les exigences réglementaires.

Jérôme Joffre est sous-traitant pour le compte de grands groupes industriels. ENDEL se divise en deux activités principales, l'une ciblée sur l'industrie classique, l'autre, sur le nucléaire. Sur cette dernière, elle partage la vigilance en matière de sécurité et sûreté dont fait preuve son principal donneur d'ordres, EDF. Il souligne le fait que les réglementations alourdissent généralement le fonctionnement de l'entreprise, qui doit mobiliser certains de ses collaborateurs pour réfléchir à leur mise en application : les unités d'œuvre ne sont plus utilisées à appliquer les réglementations mais à comprendre comment on les applique : est-ce vraiment créateur de valeur ? Sa société a dernièrement engagé une certification MASE, Manuel d'Assurance Sécurité en Entreprise, sous l'impulsion de la direction. Selon lui, il convient de mettre en avant la dimension humaine dans le cadre du travail, alors que certains règlements compliquent le travail quotidien. Les entreprises ont des organisations de plus en plus schizophrènes au travers du recentrage sur leur cœur de métier et la réduction des coûts de sous-traitance.

Alby Schmitt indique qu'à l'origine, dans l'industrie, les responsabilités étaient relativement simples à établir, puisque l'exploitant était le premier responsable de son exploitation, de son fonctionnement et de son entretien, en respectant et dépassant la réglementation. La DRIRE, pour sa part, est une police de la sécurité. Dans ce schéma traditionnel, le rôle de l'inspection était simple : elle veillait au respect des normes et circulaires sur le terrain. Sa responsabilité était d'éviter de commettre un délit de négligence.

Avec Seveso et la loi de 2003, la situation a considérablement évolué : la législation se concentre aujourd'hui sur l'instruction des études de danger et l'évaluation des systèmes de gestion de la sécurité. Les prescriptions, l'instruction des études de danger et les conséquences qui en découlent résultent d'un travail de l'inspection sur le terrain et non plus de dispositions nationales. Dès lors, les dispositions prises peuvent varier d'un site à l'autre, selon les territoires. La question de l'harmonisation des niveaux de recrutement et d'expertise des inspecteurs est donc posée.

De même, l'approche déterministe, dans laquelle un accident ne pouvait résulter que d'une insuffisance de la norme nationale ou d'une défaillance de l'exploitant, a laissé la place à une approche statistique, appliquant des barrières de sécurité successives – matérielles, organisationnelles – de manière itérative, jusqu'à ce que l'on juge que la probabilité de survenue d'accident des scénarios successifs est réduite à un niveau acceptable. Mais si un accident survient par la suite, ce jugement administratif tiendra-t-il devant les juridictions compétentes ?

David Deharbe se félicite quant à lui de la sortie d'instruments juridiques issus de la loi. Au-delà, il est demandé aux juristes de se prononcer sur la question du risque juridique, qui, contrairement au risque technique, ne procède pas d'un partage, mais plutôt d'une « patate chaude » que l'on s'efforce de transmettre à son voisin. Selon lui, il convient donc de distinguer la responsabilité pénale, civile et administrative. Dans le cadre de cette dernière, l'Etat doit assumer les conséquences financières des actes de l'un de ses fonctionnaires, si son erreur est liée à son activité. Cela pose la question des moyens mis à la disposition de l'inspection pour exercer ses missions. De ce point de vue, le nombre de recrutements opérés depuis quatre ans a été considérable, mais la tâche à assumer a évolué de manière encore plus importante. Sur les 10 dernières années on compte 4500 jugements administratifs pour 350 jugements en pénal.

Il ne pense pas non plus que les exploitants doivent être considérés comme étant en première ligne en matière de responsabilité, car ils raisonnent en fonction de la complexité de leur propre organisation. L'enjeu essentiel, ici, est de savoir qui détient les délégations de pouvoirs, dont il convient d'apprécier la pertinence des deux côtés : celui de l'exploitant et celui de l'administration.

Enfin, il souligne l'importance d'établir les compétences juridiques respectives des acteurs concernés par tel ou tel risque : maire, administration, exploitant... Ces points de suspension pourraient d'ailleurs être complétés par les bureaux d'études, chargés de la réalisation des études de danger, dont la responsabilité pénale pourrait être évoquée dans des accidents comme celui de l'usine AZF de Toulouse.

Bertrand Chaillet est magistrat pénaliste de parquet, donc poursuivant, et magistrat de Cour d'Appel. Il examine donc des dossiers en deuxième lecture, avec un regard totalement neutre et sans aucune spécialisation. Or le droit pénal de l'environnement est actuellement très limité, puisqu'il ne retient que 1 % des procès-verbaux envoyés au Procureur de la République, alors qu'il s'agit d'une priorité nationale. Ce droit laisse, de plus, peu de place à la prévention : il est demandé à la justice pénale de faire avant tout de la répression. Cela étant, elle dispose d'une infraction caractérisée en matière de prévention : le délit de mise en danger délibérée de la vie d'autrui.

Depuis 2000, la faute pénale a été définie de manière distincte : en cas de lien de causalité indirect, il faut effectivement établir une violation manifestement délibérée de la loi ou du règlement. Cela revient à réduire le périmètre de la faute. A cela s'ajoute la nouvelle responsabilité de la personne morale, instituée en 1994 et généralisée à tous les types de délits en 2006. Le panel de responsables pénaux est donc maintenant très large : chefs d'entreprise ou leurs délégataires, sous-traitants, mais aussi personne morale, assujettie à une peine d'amende.

Pour les Parquets le risque probabiliste n'existe pas : lorsqu'il intervient le risque est réalisé.

La Cour d'Appel, courroie de transmission entre la Chancellerie et les Procureurs de la République qui sont de son ressort, a également la possibilité d'animer une politique pénale locale, notamment en droit pénal de l'environnement, en organisant des journées de formation, d'incitation, de cohésion pour mener des actions concertées sur une problématique particulière avec tous les intervenants concernés, notamment les DRIRE, DIREN et autres polices spéciales (police de l'eau, etc.).

Le maire de L'Hôpital, en Moselle, pense qu'il faudrait remettre à plat les PPI, POI, Plans locaux de Sauvegarde, PPRT, CLIS et CLIC afin de redéfinir les responsabilités de chaque acteur concerné.

Un administrateur territorial de la communauté urbaine de Dunkerque souligne le fait que le maire peut être tenu pour responsable dans le cas d'une synergie immédiate. En cas d'explosion, il a l'obligation, dans le cadre de son pouvoir de police, d'intervenir. Depuis la loi de 2004, il doit mettre en place un PCS.

Enfin, Bruno Schneider, participant à l'atelier, signale que les représentants du personnel siégeant en CHSCT ne sont pas considérés comme des salariés protégés. Il serait selon lui souhaitable de faire évoluer les conventions collectives sur ce point.

En définitive, Francis Dudzinski évoque les mots-clés qui ressortent du débat : « patate chaude », « parapluie », « compétence », « formation », « moyens », « concertation », « co-responsabilité ». Pendant longtemps, chaque acteur concerné s'est ainsi efforcé de reporter sa responsabilité sur d'autres, en cas de problème. Les deux premiers acteurs le plus souvent incriminés sont alors l'industriel et le maire de la commune. Ce n'est qu'ensuite que l'on évoque la DRIRE. Le personnel et les responsables syndicaux, quant à eux, estiment qu'il convient d'améliorer la concertation, le retour d'expériences. Il convient de travailler ensemble afin de lever les blocages et d'apporter des améliorations à l'activité. Mais cela implique de démarrer très en amont, depuis les bureaux d'études, qui doivent mener des approches globales. Enfin, la concertation est nécessaire, mais ne doit pas conduire à diluer la responsabilité de chacun.

## Le transport de matières dangereuses

### Atelier n°2

#### *Intervenants :*

*Jean-Georges Heintz, responsable projets et développement, expert sécurité du transport de matières dangereuses, représentant de l'Union des Chemins de Fer de l'UIC auprès des instances internationales*

*Claude Pfauvadel, direction des transports terrestres du ministère de l'équipement, du logement, du transport et de la mer.*

*Jean-Christophe Pic, directeur général opérationnel, GCATRANS*

*Claude Pillonel, Vice-Président de la Communauté Urbaine de Lyon, Président du groupe Transports de Matières dangereuses, Maire de Poleymieux-au-Mont-d'Or*

*Emmanuel Ruffin, responsable du programme transport, direction des risques accidentels à l'institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS)*

### **I. Transports routiers**

Jean-Christophe Pic dirige GCATRANS, entreprise certifiée ISO 9002, qui travaille pour de grands comptes, en France et à l'international. Le transport de matières dangereuses, dans la profession du transport, est souvent vu comme un mal nécessaire. La réglementation européenne a fortement évolué, de même que les formations des chauffeurs, en France.

Actuellement, tous les transporteurs structurés de matières dangereuses utilisent les modes routier et/ou ferroviaire, ce dernier restant insuffisant. Il conviendrait d'améliorer sa fiabilité.

En termes de contrôles, la réglementation prévoit un examen régulier des véhicules routiers, ainsi que des contrôles de la DRIRE en entreprise sur certaines catégories de matériel. En fonction des matières transportées, les chauffeurs doivent suivre un stage matières dangereuses, puis des stages de spécialisation sur les produits chauds, corrosifs, etc.

Ainsi, selon Jean-Christophe Pic, le matériel roulant ne saurait aujourd'hui être mis en cause en cas d'accident. Les chauffeurs routiers transportant des matières dangereuses, quant à eux, sont conscients de la dangerosité de ces produits et font preuve d'une surveillance permanente de leur chargement.

Claude Pillonel indique que la Communauté Urbaine de Lyon a créé, à Communay, près de Lyon, une zone de stationnement autoroutière dédiée au transport de matières dangereuses et de marchandises surveillées. En outre, le plan de circulation de l'agglomération a permis de dévier les transports de matières dangereuses des zones urbaines. Ces initiatives privées, soutenues par le préfet, ont donc permis de faire évoluer la situation. Celle concernant le stationnement constitue même une opération pilote, dont le ministère pourra tirer des conclusions. Selon lui, il est donc important d'utiliser tous les lieux de concertation, d'information et d'échange.

### **II. Transport ferré**

Jean-Georges Heintz indique que la sécurité du transport de matières dangereuses par rail doit s'appuyer, pour être bien maîtrisée et comprise, sur une démarche globale. De ce point de vue, l'article L.551-2 du Code de l'Environnement, relatif aux études de danger, se situe à l'intersection

de mesures bien connues par les spécialistes des installations classées et du monde du transport de flux, qui ne bénéficie pas d'études de danger et où la question de la sécurité s'est posée de manière différente. La loi a ainsi traité un certain nombre d'infrastructures ferroviaires et de transport comme étant des lieux à risque particulier, devant faire l'objet d'études de danger et de mesures de sécurité supplémentaires. Il s'agit, dans le domaine ferroviaire, des gares de triage.

Selon lui, l'évaluation des risques pour chaque mode de transport et la sécurité liée aux flux et aux modes de stockage doivent permettre d'éviter que des mesures locales induisent un transfert de risque à d'autres endroits.

Par ailleurs, il rappelle que la sécurité du transport ferré de marchandises dangereuses ne se distingue pas, de prime abord, de la sécurité ferroviaire dans son ensemble. Cette sécurité ferroviaire fait l'objet d'un dispositif de contrôle, qui a évolué avec la dernière réforme européenne, une agence nationale de sécurité étant en cours de création à Amiens et une agence ferroviaire européenne ayant été mise en place. Le contrôle n'est donc plus opéré, à ce niveau, en interne par la SNCF.

### **III. La réglementation des transports de matières dangereuses**

Claude Pfauvadel souligne le fait que la réglementation sur les transports de matières dangereuses est internationale, issue de l'ONU, et multimodale. Elle concerne donc le transport routier, les chemins de fer, les voies navigables, mais aussi le transport maritime et le transport aérien. Les réglementations relatives à chacun de ces modes sont harmonisées entre elles à 80 %.

La réglementation s'adresse aussi bien aux expéditeurs qu'aux producteurs, industriels (chimie et pétrole), transporteurs et fabricants de matériels de transports. Elle évalue les dangers et y apporte des réponses en prévoyant des mesures de réduction de risques. Elle n'impose donc pas aux opérateurs de réaliser des analyses de risque ou des études de danger, mais elle se conçoit comme une étude de danger à grande échelle, basée, pour partie, sur des approches liées à des évaluations de risques au niveau international.

Dans ce contexte, la loi sur les PPRT a institué un second volet, outre la sécurité intrinsèque, qui a trait à l'insertion des transports de matières dangereuses dans l'environnement. Sans attendre la réalisation des PPRT, des règles de stationnement ont été édictées, ainsi que des obligations de surveillance pour les marchandises les plus dangereuses et l'obligation de mettre en place des plans de sûreté et des mesures de surveillance accrue pour les marchandises à haut risque, afin de prévenir tout risque terroriste.

La loi du 30 juillet 2003 institue également la réalisation d'études de dangers sur certains points jugés « à risques » : ports maritimes ou fluviaux, gares de triage, aires de stationnement de poids-lourds. La loi de modernisation de la protection civile de 2004, pour sa part, fait le lien entre l'obligation de réaliser une étude de danger sur les zones où existe une concentration importante de risques et l'obligation d'élaborer un PPI. Les installations susmentionnées devront ainsi avoir un PPI.

Emmanuel Ruffin indique qu'il existait déjà, par le passé, des réglementations européennes pour les différents transports de matières dangereuses, qui ont fait l'objet de déclinaisons nationales. Cela participe de la réduction des risques à la source, autrement dit de la sécurité intrinsèque des transports de marchandises dangereuses. L'INERIS, pour sa part, a pour rôle d'assurer la prise en compte des différentes échelles réglementaires et des différentes problématiques d'évaluation de risques, ainsi que de l'intégration des transports dans l'environnement. Actuellement, les réglementations s'harmonisent, ainsi que les demandes (études de danger, intégration des aspects probabilistes).

Afin d'accompagner les évolutions réglementaires et les démarches d'intégration dans l'environnement des transports de matières dangereuses mises en œuvre par les industriels, l'INERIS intervient en appui aux administrations, contribue au développement des connaissances et développe des méthodes d'évaluation des risques permettant une vision générale et équilibrée des différentes problématiques sous-jacentes.

#### **IV. Conclusion**

En définitive, les débats de cet atelier se sont centrés sur la route et le fer. Le transport de matières dangereuses est assujéti à une législation européenne et constitue un sujet spécifique en matière de risques. Il existe également des législations nationales, en *infra*.

Une question d'actualité a été pointée : les certifications, qui permettent une montée en qualification et en qualité des professionnels.

S'agissant de la SNCF, l'évolution du fret a été évoquée, avec, peut-être, le passage d'une culture propre à l'entreprise à une nouvelle culture, davantage tournée vers l'extérieur.

Mais la principale évolution concernant le transport de matières dangereuses renvoie à la notion de proximité. L'exemple du Grand Lyon est ici remarquable, avec la réalisation d'un plan de circulation sur le territoire de la Communauté Urbaine, outil ayant servi de base à la concertation.

Enfin, la question des nombreux camions arrivent de pays émergents, non assujéti à la réglementation européenne, a été soulevée.

## Le retour d'expérience

### Atelier n°3

#### *Intervenants :*

*Jean-Philippe Bainier, directeur du CNPE de Dampierre*

*Alain Chandeze, directeur technique de Bureau Véritas*

*Denis Dumont, chef du bureau d'analyse des risques et pollutions industrielles (BARPI) à la DPPR*

*André-Claude Lacoste, directeur général de la sûreté nucléaire et de la radioprotection*

*Michel Poupart, Responsable du pôle Sûreté à la Mission Production hydraulique d'EDF*

*Alain Proust, Directeur de la Sécurité d'ARKEMA*

Lorsqu'un accident industriel survient, une fois le temps de l'émotion passé dans l'opinion publique, qu'advient-il ? Bien souvent, les poursuites s'enlisent dans des procès-fleuves. Dès lors, la question du retour d'expérience reste souvent sans réponse. Cette représentation correspond-elle à la réalité ?

#### **I. Etat des lieux de l'accidentologie : éléments chiffrés, grandes tendances**

Denis Dumont souligne le fait que le retour d'expérience se fonde sur l'exploitation des enseignements tirés d'analyses d'incidents et accidents. Il ne saurait se limiter à la collecte et à l'analyse des données. Il prend tout son sens par l'exploitation sur le terrain, dans le but de réduire la probabilité et la gravité d'un certain nombre d'accidents, mais non d'éradiquer le risque. Entre 1992 et 2005, la base de données ARIA du BARPI a enregistré 207 accidents mortels, qui ont entraîné 359 victimes, soit, en moyenne, 25 par an, dont près de la moitié concernent la chimie, les installations agricoles classées et les installations de l'industrie alimentaire. Ces chiffres peuvent être rapprochés des 4 975 victimes d'accidents de la route sur la même période, ou encore des 465 morts dans les incendies domestiques. L'agriculture est le secteur d'activité où le nombre d'accidents est le plus important : 45 accidents mortels, soit le double du nombre d'accidents mortels du secteur de la Chimie. En revanche, ce dernier secteur recèle les accidents les plus graves. L'industrie alimentaire, quant à elle, est touchée par les causes naturelles. Les secteurs suivants sont les services auxiliaires de transports (explosion du silo céréalier de Blaye en 1997), la fabrication de matériels de transport (accident du chantier naval de Saint-Nazaire en 2003), puis la métallurgie et la pétrochimie.

Denis Dumont ajoute que les activités de chantier sont à l'origine de près de 40 % de ces accidents. De plus, le facteur organisationnel ou humain joue un rôle notable dans près de 70 % des accidents dont les causes sont connues.

Par ailleurs, les courbes d'évolution des accidents n'ont pas évolué à la baisse entre 1992 et 2005, avec deux pics enregistrés en 2001 et 2003, suite, respectivement, à l'accident AZF de Toulouse et l'épidémie de légionellose de la région d'Harnes. La moyenne globale des 5 premières années ressort à 11 accidents mortels par an et celle des 5 dernières années, à 18 accidents par an. Le nombre de victimes est, respectivement, de 16 et de 35 par an. Ces courbes sont cependant fortement marquées par le taux d'enregistrement des accidents, qui ne correspond pas exactement au nombre d'accidents effectivement survenus. Elles intègrent également, entre autres, l'évolution de la production industrielle, dont l'indice s'est accru de plus de 20 % entre 1994 et 2005.

En analysant les accidents au cas par cas, il apparaît que peu d'entre eux ont des causes « originales ». Il s'agit, le plus souvent, de répétitions de causes déjà connues, dans lesquelles le facteur organisationnel et humain est représenté à hauteur de 90 %.

Denis Dumont insiste sur deux orientations : premièrement, le développement du management, des audits et vérifications sur le terrain ; deuxièmement, le développement du processus d'amélioration continue de la sécurité, fondé sur le traitement des défaillances élémentaires avant qu'elles ne se combinent pour provoquer un accident. Cela suppose de veiller à l'équilibre entre les démarches d'études théoriques et de contrôle de terrain, afin d'assurer leur enrichissement mutuel.

## II. L'évolution de l'incidentologie dans le secteur nucléaire

André-Claude Lacoste remarque que le présent débat s'est focalisé, d'emblée, sur le retour d'expérience d'accidents. Or il existe également des retours d'expériences sur des points positifs, des bonnes pratiques. Il n'y a donc pas d'opposition entre retour d'expérience et *benchmarking*. Il est également frappé de constater que l'état des lieux s'est centré sur une comptabilité des décès. Dans l'industrie nucléaire, cela est impossible : les décès survenus sur des installations nucléaires sont très peu nombreux. Il n'y en a eu aucun en France et quelques-uns au Japon. Pour apprécier l'état de la sécurité dans ce secteur, il convient par conséquent de se référer à des batteries d'indicateurs, gérées par l'Autorité de Sûreté.

Jean-Philippe Bainier indique que ces indicateurs se sont considérablement améliorés depuis vingt ans, l'un des principaux moteurs de cette évolution étant le retour d'expérience, qui a pris naissance suite à l'accident de la centrale de Three Mile Island, aux Etats-Unis, à la fin des années 1970. Il a permis des progrès en matière de conception et de procédures, mais aussi sur le facteur humain.

## III. Le facteur humain, au cœur de l'échec du retour d'expérience

Les constats qui précèdent démontrent que l'accidentologie n'a guère évolué. Est-ce le signe d'un échec patent du retour d'expérience ? Quelles en sont les causes ?

Alain Proust indique que depuis 2002, le nombre d'accidents du travail chez ARKEMA, qui correspond au nombre d'accidents déclarés en interne comme au sein des entreprises extérieures, a diminué de 40 %. Il ajoute que la remontée d'informations sur les accidents s'est également améliorée, puisqu'elle concerne également, aujourd'hui, les presque-accidents, autrement dit les incidents qui auraient pu devenir des accidents. Il s'agit là, désormais, d'une obligation.

Le facteur humain peut-il constituer un frein au retour d'expérience ? A cette question, Alain Proust répond que cela pose encore problème dans les entreprises, où les salariés hésitent à faire part de leurs erreurs, par crainte de sanctions. Par conséquent, il souligne le fait que le retour d'expérience ne doit pas concerner uniquement les événements négatifs : il doit également servir au partage de bonnes pratiques.

Alain Chandeze évoque, pour sa part, la montée en puissance de la certification des systèmes de management de la sécurité ou de protection de l'environnement.

André-Claude Lacoste pense qu'il est fondamental d'avoir une connaissance des opérations qui se sont mal déroulées au sein d'une entreprise. Cela implique la mise en œuvre de processus adaptés et d'un processus de gestion extrêmement subtil de la sanction.

Michel Poupart indique qu'il existe 40 000 barrages hydro-électriques dans le monde, dont 500 en France. Le risque majeur les concernant est la rupture : 200 sont survenues depuis cent ans. Tous ces accidents ont fait l'objet d'analyses approfondies par la communauté internationale et les associations professionnelles, ce qui a permis d'améliorer la construction (depuis 1967, il n'y a eu

aucune rupture de barrage important en Europe de l'Ouest), les procédures de passage des crues ainsi que les procédures de surveillance et de maintenance.

En 1995, l'accident du Drac, près de Grenoble, a causé la mort de 6 enfants et 1 accompagnatrice, suite à un lâcher d'eau du barrage situé en surplomb. Suite à cela, une base de données des incidents d'exploitation pouvant avoir des conséquences sur le public a été constituée, ainsi qu'une analyse des accidents les plus importants.

#### **IV. Conclusion**

Cet atelier a démarré par un débat sur les chiffres, partant du constat d'une évolution de l'accidentologie dans les industries françaises. S'en est suivi un débat d'interprétations sur le fait de savoir si l'on avait tiré toutes les conclusions des grandes catastrophes du passé.

Ainsi, sur les quinze dernières années, l'accidentologie dans les industries françaises n'a pas diminué, au regard du nombre d'accidents mortels et du nombre de morts qu'ils ont provoqué. Les 4 secteurs pointés du doigt sont ici la chimie, l'agriculture, l'industrie alimentaire et le transport. L'outil « retour d'expériences » ne paraît donc pas efficace.

Néanmoins, des avancées ont eu lieu. Ainsi, le nombre d'accidents du travail dans le secteur de la chimie a diminué de 40 % sur la même période. De plus, le signalement des accidents, mais également des presque-accidents, est désormais obligatoire. La vraie question est alors de savoir comment inculquer une culture de la déclaration des écarts pour pouvoir entretenir un dispositif d'amélioration continue.

Un autre point de débat a concerné les causes d'accidents. Dans l'industrie, il s'agit, à 80 %, de facteurs humains, très souvent dans le cadre de travaux réalisés sur des sites industriels, en particulier par des intervenants extérieurs n'ayant pas la même culture de la sécurité que les salariés de l'entreprise, d'où la nécessaire implication des sous-traitants.

Enfin, une piste d'avenir a été mise en avant : trouver les moyens d'impliquer les salariés des sites industriels en cas d'incident ou d'accident, afin d'accroître le retour d'expériences.

# Les hommes, les organisations, la participation des salariés

## Atelier n°4

### *Intervenants :*

*Donat Decisier, collectif développement durable de la CGT*

*Philippe Fricou, chef du pôle risques technologiques à la DRIRE Rhône-Alpes*

*Mireille Jarry, sous-directrice des conditions de travail, de la santé et de la sécurité, direction générale du travail, ministère du travail*

*François Jeffroy, Responsable de la Section d'Etude des Facteurs humains de l'IRSN*

*Jean Paries, Président-Directeur Général de la société Dédale SA*

*Philippe Prudhon, direction technique, union de l'industrie chimique (UIC)*

### **I. Le facteur humain : état de l'art**

François Jeffroy dresse un état de l'art du facteur humain en 4 dates :

lors de la seconde guerre mondiale, l'armée de l'air a sollicité des experts en psychologie, en physiologie et des ingénieurs afin d'améliorer la qualité des interfaces de pilotage des avions. dès le début des années 1940, le critère d'efficacité et de sécurité faisait donc l'objet de recherches qui ont conduit, en 1946, à la création du mot « ergonomie » ;

les années 1960 ont vu la création, au sein des houillères du bassin Nord – Pas-de-Calais, du groupe d'étude des problèmes humains au travail, piloté par un ingénieur et composé de médecins, biologistes, physiologistes, pluridisciplinarité jugée nécessaire ;

en 1979, l'accident de Three Mile Island, aux Etats-Unis, a été un véritable séisme dans le monde du nucléaire, notamment en France, où les réacteurs installés étaient très proches de celui qui a causé l'accident. Dans la décennie qui a suivi, un certain nombre de chantiers ont été engagés, qui permettent de circonscrire le champ d'étude des facteurs humains :

- le projet de création d'un nouveau réacteur, le N4, actuellement en service, qui a intégré une réflexion sur la conception des salles de commandes afin de mieux présenter l'information ;
- la formation : à partir du milieu des années 1980, EDF amplifie la formation, notamment à la conduite accidentelle, en développant deux simulateurs de conduite industrielle. Depuis 2004, un simulateur existe sur chaque site EDF ;
- les procédures de conduite : évolution importante des consignes de conduite accidentelle ;
- la refonte complète des relations entre conduite et maintenance ;
- l'organisation et le management ;
- le traitement du retour d'expérience ;

en 1986, l'accident de Tchernobyl a modifié la perception du champ des facteurs humains en intégrant les questions d'organisation des usines et des groupes au sens large.

## **II. Débat**

La teneur du débat lors de cet atelier souligne l'importance des attentes des participants, le sujet abordé étant l'humain. Il en ressort :

que les études de danger préalables prennent avant tout en compte l'aspect technologique, et non celui des organisations humaines, d'où la nécessité de coupler l'action des inspecteurs du travail et des inspecteurs des ICPE ;

que l'élargissement des CHSCT prévu par la loi est bien souvent resté lettre morte ;

que la formation devrait être élargie à l'ensemble du personnel ;

qu'il serait nécessaire de passer du répressif au préventif.

En conclusion, Donat Decisier a évoqué un exemple parlant : en effet, il apparaît que l'addition des coûts d'AZF et du naufrage de l'Erika représentent 75 ans de renforcement des personnels de l'ICPE et des affaires maritimes en France. La prévention est donc bien moins coûteuse. Encore faudrait-il l'intégrer à tous les niveaux dans les politiques d'entreprises, de sorte qu'elles acceptent d'investir pour éviter des accidents.

## L'urbanisme et la prévention des risques

### Atelier n°5

#### *Intervenants :*

*Bernard Bequet, Cellule Risques d'Accidents majeurs, Direction de la Coordination de la Prévention des Pollutions en Wallonie*

*Yves Blein, Maire de Feyzin, Rhône*

*Cédric Bourillet, Chef du Bureau des Risques à la DPPR*

*Henri François, directeur adjoint de la stratégie industrielle, société BUTAGAZ*

*Jérôme Goellner, directeur de la DRIRE Lorraine*

*Pascal Lelarge, adjoint au directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction (DGUHC) au ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.*

### **I. Etat des lieux des acteurs et principales problématiques**

Jérôme Goellner indique que la thématique des interactions entre l'urbanisme et politique de prévention des risques concerne des acteurs très divers, associés à l'élaboration des plans de prévention des risques technologiques (PPRT) : ministère de l'écologie et du développement durable, DRIRE, ministère de l'équipement, directions départementales de l'équipement, collectivités territoriales, acteurs industriels et représentants du monde associatif et des riverains d'installations classées, associés eux aussi, *via* les comités locaux d'information et de concertation (CLIC), à l'élaboration des PPRT.

En regard de cette diversité, il pose deux questions essentielles :

Comment permettre un fonctionnement coordonné de ces acteurs ?

Comment dessiner, dans l'avenir, une ville intégrant l'activité industrielle et les risques qu'elle peut engendrer ?

### **II. Débat**

Cet atelier, qui a rassemblé 200 personnes, a permis d'aborder le sujet des moyens à mettre en œuvre afin de combiner une vie urbaine agréable et paisible, si possible près de son lieu de travail, et la création de richesses, le développement de la production afin d'assurer la compétitivité de l'industrie au plan local, national et international.

Les points saillants du débat sont les suivants :

l'aspect systémique : l'invitation à avoir une vision d'ensemble des risques industriels, notamment en impliquant la population le plus en amont possible (information, transmission des plans de secours...), en menant une démarche d'urbanisation globale, intercommunale ;

la nécessité d'instruire les PPRT convenablement, faisant primer l'implication des acteurs sur les délais d'élaboration ;

l'impératif d'éviter l'apparition d'une France à deux vitesses, différenciant les projets lourds (PPRT, grandes industries, moyens importants, cabinets d'études coûteux...) et les petites localités, qui peuvent éprouver des difficultés à s'engager dans des dialogues techniques.

## **Concertation, communication, débat sur les risques**

### **Atelier n°6**

#### *Intervenants :*

*Daniel Bernard, président fondateur du secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles (SPPPI) de Strasbourg*

*Patricia Blanc, chef du service de l'environnement industriel, ministère de l'écologie et du développement durable*

*Jean-Pierre Giblin, président de la commission particulière du débat public pour le projet de ligne à très haute tension Cotentin-Maine*

*André Herrmann, chef de la protection de la santé du canton de Bâle, Suisse*

*Christine Giloire, France Nature Environnement*

*Guy Migault, directeur sécurité et procédés, RHODIA*

### **I. Etat des lieux des structures de concertation**

La loi « Risques » du 30 juillet 2003 a mis l'accent sur l'information du public, la concertation et la participation de la société civile, au sens large, aux discussions préalables à la prise de décisions en matière de risques technologiques. Ainsi, elle prévoit notamment la création de comités locaux d'information et de concertation (CLIC), pour les installations « Seveso » présentant les risques les plus importants.

Bien avant cette loi, cependant, ont été créées dans les principaux bassins à risques, des SPPPI (secrétariats permanents pour la prévention des pollutions industrielles). ces structures réunissent l'ensemble des parties intéressées (élus, administrations, industriels, experts, associations de protection de l'environnement) et permettent de définir les orientations de la politique locale de prévention des pollutions industrielles et des risques.

Dans ce cadre, des réunions régulières de diverses commissions (eau, air, risques industriels, information) permettent de faire le point sur la situation des installations concernées, d'établir des programmes visant à réduire les pollutions et d'en suivre le déroulement.

En France, depuis la création en 1996 de la commission nationale du débat public, une autre forme de concertation est organisée lors du lancement de grands projets : sous l'égide de cette instance, une commission particulière est mise en place, qui pilote une série de réunions publiques thématiques. Celles-ci permettent aux porteurs du projet de présenter leur démarche, et le cas échéant d'exposer les précautions prises pour répondre aux préoccupations des populations concernées.

L'expérience récente d'une telle commission relative à une ligne électrique « très haute tension » a révélé qu'il était parfois difficile de sortir du « dialogue de sourds », notamment parce que le fonctionnement de cette commission ne s'inscrit pas dans la durée (4 mois). Cela ne permet pas aux acteurs de se familiariser avec les outils de la démarche, ni de dépasser leurs a priori en s'appropriant les analyses des experts.

Les pratiques de la Suisse en matière d'information du public sur les installations à risques apportent un éclairage intéressant pour les échanges de vues du présent atelier : les projets dont

l'étude d'impact montre l'existence de risques sont présentés à une commission qui formule des recommandations à destination de l'autorité décisionnelle (cantonale ou communale). Celle-ci s'appuie en cas de besoin sur les services spécialisés pour prendre ses décisions. Les débats ne sont pas médiatisés ce qui semble constituer un élément de nature à les dépassionner et préserver ainsi un climat toujours constructif.

Le dispositif français des CLIC est aujourd'hui bien avancé. A ce jour, 80 % des sites SEVESO à haut risque sont dotés de tels comités. Si leur démarrage a été facile dans les régions où existait déjà une culture de la discussion et du dialogue, il en a été autrement dans les endroits où la perception du risque était faible.

Malgré tout, le mouvement s'est maintenant généralisé et un certain nombre de supports d'information ont été distribués.

Ces comités doivent permettre de développer l'information et la concertation avec le public afin de sortir d'un dialogue purement technique entre l'administration et les exploitants, pour permettre que des regards différents, croisés, se posent sur leurs problématiques afin de progresser collectivement. de plus, une population mieux informée sur les comportements à adopter en cas d'accident permet d'en réduire la gravité, sachant que le « risque zéro » n'existe pas. il importe donc de donner aux élus, aux populations et associations les moyens de se forger leur propre opinion de la réalité des risques et des possibilités de les réduire.

## II. Débat

Au cours de cet atelier, le débat a commencé par aborder le sujet des SPPPI, qui semblent bien fonctionner, même si certains représentants du monde associatif expriment le regret qu'ils n'aient qu'un caractère consultatif, et gagneraient parfois à avoir davantage de moyens d'animation. En revanche, les CLIC paraissent moins consensuels. La plupart d'entre eux n'en sont qu'à une phase de démarrage et devront « faire leurs preuves ». Des idées prospectives ont été émises afin de tirer le meilleur parti de leur action :

Leurs modalités de fonctionnement devraient être formalisées, et prévoir notamment la communication d'un dossier plus de 15 jours avant chaque réunion, afin de pouvoir travailler « sans émotion » ;

Il paraît nécessaire d'améliorer la formation des acteurs qui y participent : formation au dialogue, mais aussi aux risques, ce qui pourrait soulever des problèmes budgétaires ;

Il faudrait veiller à empêcher l'enlisement de ces comités dans d'éventuelles querelles d'experts qui rendent le dialogue stérile autour d'analyses contradictoires. Ceci soulève la question du professionnalisme des experts, et des critères à exiger de la part de l'autorité de contrôle pour faire valoir leur légitimité ;

Il faudrait réfléchir aux modalités de communication permettant de préserver la sérénité des débats. En particulier il est nécessaire d'empêcher qu'ils ne soient parasités par une présence de médias que certains participants pourraient être tentés d'utiliser comme une arme, ou un moyen de propagande.

Le calendrier prévisionnel d'élaboration des PPRT pourrait utilement être reconsidéré, en tenant compte de la date d'installation du CLIC concerné, afin de lui donner toute la place qui lui revient dans la démarche.

## **Communication de Claude FRANTZEN**

### **Président du Groupe d'Experts pour les Etudes de Dangers du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, grand témoin au colloque européen sur la catastrophe minière du 10 mars 1906 à Courrières (Pas de Calais)**

Claude Frantzen convie les participants des assises à un voyage dans l'histoire, dans la région, le 10 mars 1906. A cette date, 1 697 mineurs sont descendus au fond. A 6 heures 46 du matin, une violente explosion parcourt plus de 100 km de galeries. Le lendemain, on comptera 1 113 manquants.

L'explosion de poussières de mars 1906 a touché simultanément trois sièges voisins de la Compagnie de Courrières. Le lieu majeur de la catastrophe a été leur grand étage d'exploitation commun. En quelques heures, plus d'un millier de mineurs ont péri, soit par effet direct de l'explosion, soit asphyxiés par les gaz et fumées qui ont envahi très rapidement la quasi-totalité du champ d'exploitation. On estime qu'au total, cette explosion a parcouru 110 kilomètres de galeries. Les dégâts ont été tels que plusieurs des puits, et surtout le puits 3 situé au centre du champ d'exploitation, ont été rendus inutilisables pour plusieurs semaines. De ce fait, les sauveteurs ont rencontré de grandes difficultés pour secourir les rares survivants. Ces rescapés ont pu être récupérés au cours des tous premiers jours qui ont suivi l'explosion. Pourtant, vingt jours après la catastrophe, alors qu'on avait pratiquement perdu tout espoir, treize hommes réapparaissent vivants au puits 2, suivis d'un quatorzième rescapé au puits 4 cinq jours plus tard. Il a fallu trois ans pour rétablir l'ensemble de l'exploitation dans son état initial.

Voilà la catastrophe de Courrières, lourde de ses 1 099 morts.

Un colloque s'est tenu au Centre Historique Minier de Lewarde, qui vient juste de se terminer, afin d'en disséquer, 100 ans plus tard, toutes les composantes.

#### **I. Courrières : quelles causes ?**

Avant 1906, les spécialistes français n'accordaient pas la même importance que leurs collègues étrangers au danger que représentaient les poussières de charbon. Ils pensaient qu'une explosion de poussières ne pouvait survenir qu'en même temps qu'une explosion de grisou.

Pourtant, à Courrières, l'hypothèse la plus cohérente veut que le coup de poussière à l'origine de l'accident ait été causé par un dégagement de grisou, dans une zone où il était censé ne pas exister, allumé par une lampe de mineur à feu nu, se propageant à grande vitesse dans les galeries, tuant des hommes sur son passage, ou par la suite, du fait d'émanations de gaz toxiques.

Comme il ne pouvait théoriquement rien se passer, aucune mesure de sauvetage n'avait été prévue. Au fond, la chaos régnait pour les rares survivants. A la surface, on disposait d'un savoir limité, de beaucoup de générosité et d'héroïsme. Mais aucun mineur n'était muni d'appareil respiratoire.

Un ingénieur général des mines a été envoyé par le ministre sur les lieux, qui adopte rapidement une tactique fondée sur l'hypothèse qu'il n'y a plus de survivants. Des sauveteurs allemands et des pompiers de Paris, équipés d'appareils respiratoires, arrivent sur les lieux quelques jours plus tard, mais se sentent assez fraîchement accueillis. La tactique employée par l'ingénieur général des mines suscite la colère dès les premières obsèques, le 13 mars. Et voilà que des survivants reviennent à la surface le 30 mars et le 4 avril. Techniquement, la catastrophe est alors terminée et la crise politique commence.

## II. Quelles leçons en ont été tirées ?

Claude Frantzen, acteur d'une nouvelle science les cyndyniques, passe l'accident à la moulinette de sa « boîte à outils », composée de mots-clés composant les « 10 déficits » :

Culture d'infailibilité ? Une enquête parlementaire de 1903 sur la mine de Courrières avait conclu que tout était parfait.

Simplisme ? Le sous-sol était réputé ne pas nécessiter d'appareils respiratoires.

Non-communication ? Une institution avait été créée dans ces mines, réunissant des délégués de mineurs afin de permettre à la direction de bénéficier du savoir de personnes pratiquant au fond, mais la communication était peu importante.

Nombrilisme ? Non-vigilance ? Claude Frantzen évoque, en la matière, la négation de la poussière, l'utilisation de lampes à feu nu, l'absence d'appareils respiratoires et la non-préparation de mesures de sauvetage.

Productivisme ? Il est évident : le sous-sol était percé de puits relativement étroits, l'aéragé nécessaire étant assuré en mettant de nombreux puits, avec une géographie très complexe.

Dilution des responsabilités ? Une compagnie exploite les mines, mais suite à l'accident, la responsabilité des secours est confiée à l'Etat.

Management des risques ? Il n'y avait eu aucun retour d'expériences, en dépit de la survenue, par le passé, de quelques explosions et feux de poussière.

Absence de procédures partagées ? Après l'accident, la pagaille souterraine était totale.

Absence de formation aux risques ? On n'aurait jamais eu l'idée de se former à une évacuation massive.

Quant aux crises : rien, aucune préparation.

Quelles leçons en ont été tirées ? Une enquête administrative lancée par le Service local des Mines met en évidence 7 axes, aboutissant, le 13 août 1911, à la publication du premier règlement des mines de combustibles. Il s'agissait d'un travail global, systémique plutôt qu'analytique, abordant les techniques avant les questions humaines et d'organisation.

Au-delà, le personnel en a tiré implicitement des leçons de courage, d'endurance, de ténacité, si bien que les mines vont accomplir des progrès considérables en matière de sécurité. Ainsi, un mineur ayant commencé à travailler en 1834 avait 1 chance sur 9 d'être tué dans un accident du travail, contre 1 chance sur 120 pour un mineur ayant commencé à travailler en 1974.

## III. Toutes les leçons de l'accident ont-elles été tirées ?

Claude Frantzen se demande si une culture de la sécurité a réellement été développée suite à l'accident, couvrant tous les mots-clés qu'il a évoqués. Ne s'agirait-il pas plutôt d'une culture visant à rassurer ? Le décloisonnement a-t-il progressé ? L'honnêteté scientifique des plus éminents spécialistes s'est-elle développée ? Le nationalisme industriel a-t-il régressé ? Le retour d'expériences est-il un réflexe ? Il en doute parfois. Or ces 10 déficits continuent à tuer, comme le

montrent le cas d’AZF, le scandale du sang contaminé, ou encore l’accident du DC10 d’Hermenonville. De même, la formation aux risques et aux crises ont-elles progressé ? Quelles ont été les mesures prises pour développer le management de la sécurité ?

#### **IV. Conclusion**

Claude Frantzen, projetant la photographie d’une jeune fille décédée dans la catastrophe, interroge tous les participants de ces assises : tous ensemble, peuvent-ils dire qu’ils ont tiré toutes les leçons que les 1 099 morts de Courrières attendent d’eux ?

## Quels financements pour la politique de prévention des risques technologiques ?

### Table ronde

*Ont participé à la table ronde :*

*François Barthélemy, inspection générale de l'environnement*

*Claude Delpoux, directeur des assurances de biens et de responsabilité à la fédération française des sociétés d'assurances (FFSA)*

*Pierre-Marie Duhamel, maire d'Aumale (Normandie), président de l'association nationale des communes pour la maîtrise des risques technologiques majeurs*

*Christine Giloire, France Nature Environnement*

*Philippe Ledenvic, directeur de la DRIRE Provence-Alpes-Côte d'Azur*

*Patrick Haas, président-directeur général de BP France, président de l'union française des industries pétrolières (UFIP)*

### I. Débat

Philippe Ledenvic indique qu'au cours des 15 dernières années, ont été menées en parallèle une discussion avec les industriels, concernant la réduction des risques sur leurs sites, et une discussion avec les collectivités sur la réduction de la vulnérabilité dans leur voisinage. Cette discussion bilatérale n'a pas démontré son efficacité et n'a pas permis de traiter l'existant, comme l'a montré la catastrophe d'AZF, en 2001. La loi du 30 juillet 2003 a institué les PPRT, dont le décret d'application a été publié en septembre 2005. Ces plans doivent permettre une mise en relation de ces deux volets et d'aborder la question des financements liés. La vertu première des PPRT est qu'ils pourront servir à développer la concertation, en abordant tous les enjeux.

Il paraît, en tout cas, fondamental de se mettre d'accord sur une stratégie de réduction des risques ou de la vulnérabilité. La question du financement n'arrive que dans un deuxième temps.

François Barthélemy souligne le fait que le PPRT vise à traiter l'existant, contrairement aux dispositions qui l'ont précédé. Les analyses qu'ils imposent ne se limitent nullement à une mise à jour des études de danger : si ces dernières sont nécessaires, elles doivent s'assortir d'une analyse des situations locales, ce qui complexifie la définition d'une règle de financement systématique. Tout cela implique de mener des concertations avec les industriels, qui devront réfléchir au devenir d'un certain nombre de leurs sites sur le long terme.

Patrick Haas indique que les industriels, et notamment les pétroliers, sont favorables aux PPRT, qui permettent de considérer non seulement l'intérieur de leurs sites, mais également leur voisinage, ce qui est nouveau. Cela va donc forcer les partenaires concernés – Etat, collectivités territoriales et industriels – à adopter une vision sur le long terme, à l'identique de l'espace-temps de l'urbanisme. Pierre-Marie Duhamel, quant à lui, donne un exemple d'incohérence en matière de prévention des risques. En effet, sur sa commune, une activité commerciale jouxtait un site classé Seveso. suite à la fermeture de ce magasin, il s'est adressé au préfet afin qu'il prenne un arrêté interdisant toute nouvelle occupation des lieux. Ce dernier lui a alors suggéré de prendre plutôt un arrêté municipal, car ses propres services n'avaient pas les moyens financiers d'indemniser le propriétaire. Or en cas d'arrêté municipal, la commune aurait dû payer. Finalement, une nouvelle activité commerciale s'est implantée à côté de l'usine.

Il se préoccupe, par conséquent, de l'usage et de l'entretien des terrains qui seront expropriés ou délaissés du fait des PPRT. Il évoque également la question de l'indemnisation financière, notamment des activités artisanales et des petites entreprises. De ce point de vue, le projet de loi prévoyait une répartition par tiers du montant des droits de délaissement ou d'expropriation, entre l'exploitant, l'Etat et la commune. Fort heureusement, le texte définitif prévoit de passer une convention en la matière.

En la matière, Christine Giloire fait état de l'inquiétude de France Nature Environnement, dont de nombreux membres participent aux CLIC. Elle craint que les acteurs concernés ne prennent pas leurs responsabilités, d'autant plus que les caisses de l'Etat sont vides. De plus, les implantations d'activités commerciales ou de lotissements à proximité de sites sensibles, voire dangereux, se poursuit. Selon elle, un espoir viendrait de la transposition en droit français de la directive européenne « responsabilité environnementale », qui, en application du principe « pollueur-payeur », pourrait permettre l'instauration de garanties de bon déroulement et d'indemnisation des expropriations. Mais cette transposition prendra encore plusieurs années.

Claude Delpoux indique que l'assurance intervient lorsque la prévention et la protection des risques ont échoué, même si elle participe de la prévention. Cela étant, son rôle n'est pas de financer cette prévention, mais de mutualiser des aléas.

Il ajoute que la loi Bachelot ne se limite pas aux PPRT : elle prévoit également l'obligation, pour les entreprises exploitant des installations classées, de réaliser une étude de probabilité d'occurrence et de coût des dommages matériels d'un accident sur l'ensemble de l'environnement, et l'obligation pour ces entreprises d'inclure dans leurs bilans sociaux annuels leurs actions en matière de prévention, leurs moyens d'assumer leur responsabilité et les mesures qu'elles pourraient prendre pour gérer l'indemnisation en cas d'accident majeur.

En matière d'indemnisation, il évoque enfin l'existence du fonds « Barnier », alimenté par un prélèvement sur les sur-cotisations pour catastrophes naturelles afin d'indemniser l'expropriation des personnes non encore touchées par une catastrophe naturelle, mais fondées à l'être, avec un danger pour leur survie. Or la loi Bachelot a étendu les mesures de prévention financées par ce fonds, moyennant quoi il connaît des problèmes d'ordre financier. Il va donc falloir trouver d'autres moyens de financement.

Le secrétaire national du mouvement national de lutte pour l'environnement souligne qu'actuellement, le secteur associatif siège dans les instances reconnues d'utilité publique, telles que les SPPPI, mais ses représentants restent bénévoles. Dès lors, comment faire évoluer le statut de militant associatif vers un statut de militant volontaire, à l'image des pompiers ? Serait-il possible de créer un fonds d'indemnisation de ces dernières pour améliorer leur représentativité et leur financement ?

Serge Melville, représentant de l'association « Citoyenneté 2000 » de la commune de Mazingarbe, souligne le fait que dans cette ville, le PPRT est très avancé. Les travaux d'élaboration ont commencé il y a deux ans et demi et si les règles prévues par la loi avaient été appliquées, l'expropriation aurait concerné 85 % du territoire de la commune, du fait de l'implantation d'une usine AZF d'une taille dix fois supérieure à celle de Toulouse. Pourtant, aujourd'hui, le périmètre de prévention des risques ne couvre plus que le site industriel et 5 habitations avoisinantes. Il ne peut croire que ce passage de 85 % à presque 0 % du territoire communal se fonde uniquement sur les travaux de réduction du risque à la source, même s'ils ont été nombreux sur le site. Il pense que l'économie dirige tout, y compris en matière de sécurité. De plus, le CLIC a été constitué sans aucun budget, contrairement à la loi, et la convention tripartite également prévue n'existe toujours pas.

Philippe Ledenvic répond que la question des financements doit être posée une fois que l'industriel a engagé des mesures de réduction importante des risques à la source. Il ajoute que la loi de 2003 a

pris en compte les probabilités de survenue d'un accident dans le cadre de la démarche de PPRT, ce qui pourrait aboutir à des conclusions surprenantes selon les cas de figure.

Selon lui, le financement des CLIC se mettra en place progressivement. La prise en charge financière des associations dans ces structures et, plus largement, dans toutes les instances de concertation devra être posée.

En termes de financement, il évoque, en premier lieu, le fonds « Barnier », qui a été étendu aux travaux sur les risques naturels, y compris, aujourd'hui, les inondations. Pourrait-il constituer un outil d'abondement des travaux des PPRT ou de réduction des risques à la source ?

En second lieu, il évoque l'idée d'un « conservatoire », similaire au Conservatoire du Littoral, ou encore d'établissements publics fonciers, afin d'acquérir et de gérer le devenir de certains territoires.

Patrick Haas indique que les PPRT sont établis avec les DRIRE. S'agissant du financement, ces plans procèdent d'une approche tripartite, si bien que la convention financière dont ils doivent faire l'objet devrait également être tripartite, ce qui ne signifie pas forcément un financement par tiers entre les acteurs concernés. Cela étant, il émet des doutes sur l'efficacité d'un alourdissement trop important des charges des entreprises, soumises à la concurrence internationale, qui pourrait conduire à des fermetures d'usines et, donc des suppressions d'emplois.

Par ailleurs, il se dit favorable à l'idée de création d'un « conservatoire » chargé du traitement *a posteriori* des terrains expropriés autour de sites industriels. En revanche, il est réticent à un élargissement du fonds « Barnier », qu'il trouve trop généraliste.

Le maire d'une commune proche de Douai comportant un site Seveso 2 en déduit que les habitants d'une ville comme la sienne sont condamnés à une double peine : celle de supporter dans leur voisinage un site dangereux et celle d'en supporter les conséquences financières *via* les impôts locaux. Il trouve cela insupportable.

Patrick Haas répond que les conclusions des PPRT devront faire l'objet d'un traitement par tous les partenaires concernés, y compris sur le plan financier. Ses propos ne vont pas plus loin.

Un chef d'entreprise vendéen s'interroge sur l'uniformité d'élaboration et de déroulement des PPRT sur le territoire national.

François Barthélémy répond qu'une volonté de tout traiter depuis l'échelon central pourrait entraîner une rigidification de l'élaboration des PPRT, ce qui ne lui paraît pas souhaitable. Il faut donc trouver un équilibre entre homogénéité et application au cas par cas.

Un représentant de l'association Normandie Nature Environnement souhaiterait une formation des représentants associatifs dans le cadre des PPRT et des CLIC.

Christine Giloire l'informe du fait que France Nature Environnement est en train d'élaborer un projet « Impacts industriels » afin de créer un réseau des correspondants associatifs de CLIC, de les informer et de les former. Elle souhaiterait l'aide de l'INERIS, voire du ministère de l'environnement et du développement durable.

Un participant évoque l'idée d'un financement des PPRT et des expropriations par les consommateurs de produits issus d'industries à risques, par le biais d'un prélèvement sur ces produits.

Christine Giloire élargit cette question à la fiscalité environnementale dans son ensemble. Des réflexions sont en cours sur le sujet. Elle soulève également la question de l'opportunité et de l'utilité des produits dont l'élaboration suppose des *process* de dangereux.

Geneviève Beaumont, de l'IRSN, s'interroge sur l'équité des financements, puisque les études de danger doivent être adaptées au cas par cas.

Selon François Barthélémy, il existe différentes méthodes d'évaluation des dangers, dont la pertinence sera jugée au cas par cas par l'administration. Elles ne donneront donc pas des résultats

identiques et il lui paraît illusoire de prétendre aboutir à une telle universalité des conclusions des études de danger.

## **II. Conclusion**

François Barthélémy retire du débat qui précède une grande diversité de situations, dont devra tenir compte le financement tripartite.

Claude Delpoux revient sur le fonds « Barnier » : selon lui, ce n'est pas en ponctionnant des prélèvements destinés à l'indemnisation pour les réaffecter à la prévention que l'on pourra régler les problèmes de financement.

Pierre-Marie Duhamel pense qu'il ne faut pas tout attendre de la loi. La culture du risque doit ainsi être partagée, de même que les décisions et les financements.

Christine Giloire espère que la directive européenne « responsabilité environnementale » sera bien transposée en droit français et permettra d'assurer une partie des financements selon le principe « pollueur payeur ».

## Clôture

**Nelly Olin**

**Ministre de l'écologie et du développement durable**

### **I. Retour sur deux points du débat**

Nelly Olin revient tout d'abord sur deux points du débat. Le premier est l'insuffisance du fonds « Barnier ». Elle est, quant à elle, satisfaite d'avoir pu le « récupérer », puisqu'il s'élève, pour 2006, à 50 millions d'euros. Comme elle préfère appliquer le principe de prévention plutôt que celui d'indemnisation, elle pense qu'il sera utilisé à bon escient.

Le second concerne le soutien financier aux associations. Des travaux ont été lancés en la matière, notamment pour compenser le déficit en personnels permanents.

### **II. Les avancées de la loi du 30 juillet 2003**

Pour 2007, le budget du ministère de l'écologie et du développement durable a augmenté de 9,3 %, ce qui ne s'est pas vu de longue date. Elle se félicite d'avoir gagné cette bataille et la poursuivra pour parvenir au 1 % du budget de l'Etat affecté à l'écologie.

Par ailleurs, elle souligne le fait qu'à ce jour, tous les décrets d'application de la loi du 30 juillet 2003 ont été publiés ou sont sur le point de l'être. Cette loi est donc entrée en vigueur. Pour l'aspect prévention des risques technologiques, il reste à finaliser le décret qui permettra de soumettre certaines infrastructures à des études de danger, comme les ports maritimes ou fluviaux, ou encore les gares de triage accueillant des matières dangereuses. Un projet de décret devrait être signé dans les jours à venir.

En outre, sans en détailler le contenu, elle rappelle les avancées majeures apportées par la loi :

elle place le citoyen au cœur du dispositif de maîtrise des risques, en lui offrant une meilleure information et en instituant une concertation avec les riverains au sein des CLIC ;

les CLIC constituent un lieu capital d'échanges entre exploitants industriels, élus locaux et riverains, associations, salariés, administrations. Après une phase d'expérimentation, ils sont à présent généralisés, si bien qu'il faudra les faire vivre dans la durée, en évitant la routine qui les conduirait à devenir purement formels ;

elle prévoit une évolution des études de danger et la mise en œuvre de PPRT, plans de prévention des risques technologiques, dont l'objectif principal n'est pas de prendre des mesures foncières, mais de réduire les risques à la source, puis d'agir sur le foncier autour des sites si la situation le justifie. 124 PPRT ont ainsi été lancés en 2006 et une centaine doit suivre en 2007. Les modalités d'intervention financière de l'Etat dans le cadre des mesures foncières seront prochainement précisées dans le cadre d'un guide technique qui vient d'être publié ;

elle prévoit une étroite concertation entre exploitants, Etat, élus locaux, riverains et associations, cela, dès le début du processus.

Sur la réduction des risques, Nelly Olin rappelle que plus de 1 000 études de danger ont déjà été élaborées, en application de la directive SEVESO 2, en 2003. 170 programmes d'investissement,

pour un montant supérieur à 150 millions d'euros de travaux, ont été imposés en 2005. Le contrôle des sites SEVESO sera également renforcé en 2007, sous la forme de campagnes thématiques et de contrôles inopinés, qui vérifieront la disponibilité des procédures et des moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident, en particulier le déclenchement des POI, plans d'opérations internes. Elles s'attacheront enfin à la bonne application des réglementations et au respect des échéances d'amélioration ou de mise en conformité.

Elle rappelle que les exploitants sont les premiers responsables de la sécurité de leurs installations. Dès lors, les actions de contrôles déboucheront parfois sur des décisions contraignantes, telles que la mise en conformité des incinérateurs d'ordures ménagères à la fin 2005. A l'avenir, Madame la ministre fera preuve de fermeté pour imposer toutes mesures nécessaires et sanctionner l'inacceptable.

### **III. Les efforts de l'Inspection des installations classées, de la DPPR et des DRIRE**

Nelly Olin salue le travail de l'Inspection des installations classées, dont le renforcement a été reconnu nécessaire dès 2002. Depuis, 356 postes d'Inspecteurs ont été créés, faisant passer les effectifs de 800 à 1 150 personnes. Cet effort, déjà conséquent, doit être poursuivi, ce à quoi les personnels sont attentifs. Madame la ministre en est consciente.

Elle évoque également les importants efforts organisationnels réalisés au sein de la DPPR et des DRIRE, comme la mise en place de pôles dédiés à la prévention des risques accidentels, qui deviendront prochainement inter-régionaux, la constitution d'équipes dédiées aux risques dans certains départements, l'accentuation de la formation, la mise en place de groupes de travail nationaux sur les référentiels techniques ou encore le développement des campagnes thématiques de contrôle.

Le travail à réaliser reste important et Nelly Olin exprime à tous les Inspecteurs sa reconnaissance pour leurs efforts.

### **IV. Conclusion**

Mme Olin remercie le réseau des DRIRE et la DRIRE Nord Pas-de-Calais pour l'organisation de cette journée qui a remporté un grand succès.

Selon Nelly Olin, si les participants à ces assises peuvent avoir le sentiment, légitime, d'avancer, il convient de rester humbles et, surtout, vigilants, car le risque zéro n'existe pas. Il faut sans cesse chercher à progresser, en renforçant l'analyse des accidents, en soutenant des programmes de recherche et en animant des groupes d'experts pluralistes pour identifier les meilleures techniques de réduction des risques.

Cette humilité passe par le travail quotidien et permanent de surveillance des installations par leurs exploitants, de remise en question des certitudes, procédés et procédures par un contrôle opéré par des bureaux spécialisés, par les exploitants et l'Inspection des Installations classées. Cette humilité passe enfin par la reconnaissance du fait que nul ne possède la science infuse dans tous les domaines.

En définitive, il faut savoir expliquer le sens de l'action, en expliquer les tenants et aboutissants et justifier les décisions prises. Nelly Olin propose d'être tout à la fois ambitieux, déterminés, pragmatiques, humbles et vigilants.

