

TEXTES GÉNÉRAUX

Prévention des pollutions et des risques

Circulaire du 24 décembre 2007 relative aux installations classées – exclusion de certains phénomènes dangereux concernant les véhicules-citernes et wagons-citernes transportant des substances toxiques non-inflammables

NOR : DEVP0801410C

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, à Mesdames et Messieurs les préfets de département.

La loi du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages a introduit des exigences nouvelles dans la méthodologie d'évaluation des risques, avec notamment la prise en compte de la probabilité, de la gravité et de la cinétique. L'analyse de risques doit être exhaustive et l'étude de dangers doit donc envisager tous les scénarios d'accidents.

Cependant, la fiche n° 8 de ma circulaire du 28 décembre 2006 a proposé le traitement spécifique de certains événements initiateurs (notamment le séisme, la foudre, les défauts métallurgiques de réservoirs sous pression...). Pour ces cas particuliers, il est possible de ne pas les « conserver pour mener la démarche décrite dans la circulaire du 29 septembre 2005 ainsi que pour la maîtrise de l'urbanisation. En revanche, il convient de les garder pour les plans d'urgence éventuels des établissements et installations ».

L'objet de la présente circulaire est de compléter cette liste avec des événements initiateurs concernant les véhicules-citernes et wagons-citernes transportant des substances toxiques non inflammables, ainsi que l'ammoniac. Pour autant, bien entendu, tous les autres événements initiateurs doivent être étudiés conformément à la réglementation en vigueur.

Au niveau réglementaire, je vous rappelle que le transport de marchandises dangereuses, notamment toxiques, est régi par le règlement ADR pour le transport par route et le règlement RID pour le transport par chemins de fer (règlements européens respectivement complétés en France par les arrêtés des 1^{er} et 5 juin 2001 modifiés), qui encadrent précisément la construction, les épreuves, les contrôles périodiques et les conditions d'utilisation des véhicules-citernes et des wagons-citernes.

Le défaut métallurgique (fissuration, corrosion...), l'agression mécanique d'un wagon-citerne par un autre wagon ou un locotracteur ou tout autre véhicule ou du véhicule-citerne par un autre véhicule, ainsi que le feu (notamment de freins et de pneus pour les véhicules routiers) sont considérés comme des événements initiateurs possibles pouvant conduire à la ruine totale de la citerne. Ces trois familles d'événements initiateurs peuvent être traités de façon similaire à la fiche n° 8 de ma circulaire du 28 décembre 2006, sous réserve de la démonstration par l'exploitant du respect des critères suivants :

WAGONS	CAMIONS
<p>Respect strict et intégral de la réglementation relative au transport de marchandises dangereuses, le cas échéant, par chemin de fer ou par route : l'exploitant doit disposer des éléments justificatifs attestant que l'ensemble (wagon/véhicule + citerne) a bien subi, dans le respect des délais, la totalité des visites, contrôles et épreuves requis par la réglementation (vérification sur pièces ou marquage réglementaire). Lors de leur entrée dans le site industriel, les wagons-citernes et véhicules-citernes font l'objet d'un contrôle rigoureux, qui comprend notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un contrôle visuel afin de s'assurer de l'absence d'anomalie (fuite, corrosion...); - La vérification de la signalisation et du placardage ; - Dès que possible, la vérification de l'utilisation de la citerne dans la gamme pour laquelle elle a été conçue (niveau de remplissage y compris au moyen du bon de pesée, substance...). <p>Si le contrôle met en évidence une non-conformité, l'exploitant mettra en sécurité le wagon ou le camion et déclenchera une procédure adaptée.</p>	
<p>A l'intérieur du site, la vitesse de tous les véhicules sur rail est limitée à une vitesse qui ne saurait être supérieure ni à 10 km/h ni à la moitié de la vitesse pour laquelle le wagon a été dimensionné. La vitesse des véhicules routiers circulant sur les voies proches est limitée à 30 km/h et à 10 km/h lors de la traversée de voies ferrées.</p> <p>Les wagons sont manipulés par du personnel habilité.</p> <p>Les voies et les aiguillages sont maintenus en bon état et font l'objet d'inspections périodiques.</p> <p>Les zones d'attente ou de stationnement des wagons sont délimitées, clôturées (ou à l'intérieur du site clôturé) et surveillées.</p> <p>Le locotracteur ne stationne pas à proximité immédiate des wagons.</p> <p>Lors d'une opération de dépotage, l'aiguillage permettant d'accéder à la zone de dépotage est maintenu verrouillé.</p> <p>Les zones d'attente ou de stationnement disposent de détecteurs de gaz toxiques, dont le nombre et la disposition sont issus d'une étude réalisée par l'exploitant et tenant compte des caractéristiques du gaz toxique ou du panel de gaz toxiques.</p> <p>Dans le cas de situations d'urgence (début de fuite détectée par les équipements cités ci-dessus, par exemple), l'exploitant doit disposer de moyens adaptés à la substance et aux équipements.</p> <p>En cas de nécessité, notamment au regard de la cinétique des phénomènes dangereux redoutés, l'exploitant est en mesure de déplacer les wagons dans des délais appropriés.</p>	<p>A l'intérieur du site, la vitesse de tous les véhicules est limitée à une vitesse qui ne saurait être supérieure ni à 30 km/h ni à la moitié de la vitesse maximale pour laquelle les camions-citernes ont été dimensionnés.</p> <p>Les zones d'attente ou de stationnement des véhicules sont délimitées, clôturées (ou à l'intérieur du site clôturé) et surveillées.</p> <p>Le véhicule reste sous surveillance continue suite à son immobilisation à l'intérieur du site et pendant une durée suffisante pour que l'exploitant puisse s'assurer qu'il n'existe plus de risque d'incendie (notamment feu de freins et de pneus).</p> <p>Les zones d'attente ou de stationnement disposent de détecteurs de gaz toxiques, dont le nombre et la disposition sont issus d'une étude réalisée par l'exploitant et tenant compte des caractéristiques du gaz toxique ou du panel de gaz toxiques.</p> <p>Dans le cas de situations d'urgence (début de fuite détectée par les équipements cités ci-dessus, par exemple), l'exploitant doit disposer de moyens adaptés à la substance et aux équipements.</p> <p>En cas de nécessité, notamment au regard de la cinétique des phénomènes dangereux redoutés, l'exploitant est en mesure de déplacer les véhicules dans des délais appropriés.</p>

Ces éléments sont développés dans des procédures spécifiques régulièrement mises à jour et tenues à la disposition de l'Inspection des installations classées. Pour les établissements soumis à autorisation avec servitude d'utilité publique, ces procédures sont tracées dans le SGS. Les procédures sont à adapter en fonction des sites et de leur utilisation de citernes (citernes chargées sur site et en attente avant expédition, ou citernes reçues de l'extérieur). Les enregistrements justifiant l'application de ces procédures sont également tenues à la disposition de l'Inspection des installations classées.

Je vous rappelle que les causes de rupture d'un wagon-citerne ou d'un véhicule-citerne autres que celles citées dans cette circulaire sont à examiner et à prendre en compte dans l'étude de dangers, ainsi que dans la démarche décrite dans la circulaire du 29 septembre 2005 et dans le PPR. J'attire votre attention sur la difficulté du choix de l'emplacement du centre de la zone d'effet d'une émission de gaz toxique : en effet, il est entaché d'incertitudes et pourrait théoriquement être situé en tout point depuis l'entrée dans l'établissement jusqu'à la sortie. Cependant, considérant le retour d'expérience sur les premières études de dangers conformes au nouveau contexte réglementaire, l'évaluation du niveau de maîtrise des risques d'un stockage de gaz toxique sera considérée comme correcte en centrant les zones d'effet des fuites sur des citernes mobiles aux différents postes de chargement et déchargement ainsi que sur les zones de stationnement de citernes mobiles (wagon ou camion) avant ou après chargement/déchargement.

Vous voudrez bien me rendre compte, sous le timbre du directeur de la prévention des pollutions et des risques, des éventuelles difficultés rencontrées dans l'application des présentes instructions.

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur de la prévention
des pollutions et des risques,
délégué aux risques majeurs,*

L. MICHEL