



Commission Risques

Jeudi 2 février 2012

Salle du conseil de la Camy

Sous la présidence de Philippe PORTAL,
Sous-préfet de Mantes-la-Jolie

– Compte rendu –

SOMMAIRE

Introduction

Par Caroline HENRY, Chef de l'Unité Territoriale 78 de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Ile-de-France **7**

Actualité : présentation des 5^{ème} assises nationales des risques technologiques **14**

Par Karine GRIMAULT, Chargée de Communication à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nord-Pas-de-Calais

Point de vue des associations sur le transport de matières dangereuses **14**

Par Henri STREF, Vice-président de l'Association de Sauvegarde de l'Environnement d'Epône (ASEE)

Réglementation en matière de transport de matières dangereuses et rôle du contrôle **16**

Par Christophe HENRY, Contrôleur des transports – Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Ile-de-France

Présentation de la réglementation en matière de canalisations de transports **19**

Par Nathalie PAPES, Adjointe au Chef de l'Unité Territoriale 75 – DRIEE Ile-de-France

Le transport routier de matières dangereuses **27**

Par Florent VERDIER, Chargé de sécurité, SARP Industries Limay

Transports de matières dangereuses, la situation perçue par la Collectivité **32**

Par Jean-Luc SMANIO, Directeur général adjoint, chargé environnement – Communauté d'Agglomération de Mantes en Yvelines

Les actions en matière de prévention et de protection **36**

Par Olivier FLIECX, adjoint au chef du Service Interministériel de Défense et de Protection Civile (SIDPC), Préfecture des Yvelines

Conclusion **40**

Par Philippe PORTAL, Sous-préfet de Mantes-la-Jolie, Président de la Commission Risques

LISTE DES PARTICIPANTS

NOM	ORGANISME
ALLORGE Alain	Mairie de Saint-Illiers-le-Bois
AUBRY Brigitte	Association lutte pour l'Environnement du Mantois
AUDRAIN Johann	FONDATERRA
BAUDOIN Gérard	Sauvegarde Environnement Epone
BENKO Régine	PORTS DE PARIS
BILLET Pierre	GRT Gaz
BOCQUET Thierry	Air Liquide France Industrie
BRACHET Franck	Mairie de Limay
BRAMS Tristan	Mairie de Limay
BRYSELBOUT Carine	SARP Industries
CHALMANDRIER Louis	SARP Industries
CHARRUE Cyril	PORTS DE PARIS
CHEREAU Florence	DRIEE IDF Unité Territoriale 78
CHUZEL Jean-Pascal	Suez Environnement Limay
CLINCHARD Guy	Mairie d'Achères
COURTÉ Isabelle	Mairie de Sartrouville
DAUDERGNIES Bernard	CAPESA
DEFOORT Philippe	CRYOSPACE
DIGARD Jacky	ERDF-GRDF
DUBOIS Delphine	DRIEE IDF Unité Territoriale 78
DUJARDIN Roland	INERIS
FONTANEUVE Christelle	Préfecture des Yvelines
FRANCILLON Stéphanie	ASTRIUM Space Transportation

FRANCOIS Paule	Mairie de Rosny sur Seine
GOSSELIN Christophe	AFINEGE
GOUPIL Philippe	SDIS des Yvelines
GUERIN Arnaud	Mairie de Poissy
HAMEL Fabrice	Réseau Ferré de France
HAURAIX Alain	Centrale EDF Porcheville
HELDT Bernard	SIAAP
HENON (Mme)	Sous-Préfecture Mantes
JAMAN Jean	ASTRIUM Space Transportation
JOLIVEL Joël	Mairie de Rosny sur Seine
JOURNEL Loïc	Total Raffinage Marketing Ets Gargenville
KERHERVÉ Jean-Claude	Mairie de Meulan
KERVAREC Roger	Mairie d'Issou
KHAMSOPHA Alexandra	CAMY
LABEGUERIE Maria	Association Initiatives/CAPESA
LAGAIN Martine	Environnement Volembert Argenteuil/membre IFFORME
LE BIHAN Paul	Mairie de Porcheville
LE CORRE Georges	SIAAP
LE HELLEY Isabelle	DDT STA de Magnanville
LECOIN Virginie	Mairie de Saint Germain en Laye
LECOZ Claude	Mairie de Breuil-Bois-Robert
MAGGION Renaud	CIMENTS CALCIA
MANZANO Marie	Autorité de Sûreté Nucléaire
MAXIME Yannick	Association SAUVER
MENGUY Paulette	CADEB
MERLIER Frédéric	INERIS
MICHARD Jacqueline	AEVS 78

MICHEL Stéphane	DRIEE IDF Unité Territoriale 78
MONTES Carlos	ERDF-GRDF
MOQUET Christiane	Inspection Académique 95
MORO Brigitte	Sous-Préfecture Mantes
MORONVAL Fabrice	Direction Départementale des Territoires 78
MOUË Philippe	Mairie de Mézières sur Seine
NOEL Claude	Maire
NOUGAREDE-DUVIVIER Isabelle	Inspection Académique 78
NOVI Delphine	Agence Régionale de Santé 78
ORY Monique	CAPESA/DEF'SIT
PARISOT Jean-Claude	CADEB
PASQUET Frédéric	CRYOSPACE
PEGOUET Philippe	Raffinerie du Midi
PENET Marc	SNCF
PERRODIN Philippe	SARP Industries
PETITJEAN Sébastien	Sapeurs Pompiers Magnanville
PIGOT Antoinette	Mairie de Saint Germain en Laye
PIOT Marie-Christine	Association SAUVER
PLACET Sylvie	Mairie de Mézières sur Seine
PLOT Jean-Claude	CAPESA
POUPIN Philippe	Direction Départementale des Territoires 78
RAFTON Jean	Maire adjoint Triel sur Seine
REGNAUD Eric	SDIS Groupement Ouest
ROLLINGER Patrice	STSI (Groupe SNCF Géodis)
ROQUE Laurent	GEODIS
SADOT Corinne	Ministère de l'Agriculture
SALAMITOU Jacques	Membre association

SERT Gilles	IRSN
SEVESTRE Jean-Pierre	Mairie de Coignières
TAVERNIER Sylvie	Préfecture des Yvelines
TEXIER Laurent	Gendarmerie Mantes-la-Jolie
ZAINO Letizia	ALPA
ZBAYAR Lahsen	Mairie de Mantes-la-Ville

Introduction

Caroline HENRY, Chef de l'UT78 de la DRIEE Ile-de-France - Avant de commencer notre séance, je vais laisser la parole à Monsieur Smanio, qui nous accueille gentiment dans cette nouvelle salle de la Camy. Merci encore, Monsieur Smanio.

Jean-Luc SMANIO, Directeur général adjoint, chargé environnement à la Communauté d'agglomération de Mantes-la-Jolie

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

Cette salle est en cours de transformation, du fait des modifications de la gouvernance territoriale. La Camy compte trente communes, elle en a accueilli treize dernièrement et en accueillera encore cinq prochainement. C'est donc une petite révolution que nous vivons à notre échelle, puisque notre territoire va doubler ; nous avons franchi le cap des cent mille habitants.

Je suis très heureux de vous accueillir ici, et, tenant compte de la qualité de l'assistance, je ne doute pas que nous ayons d'excellents travaux.

Caroline HENRY - Pour mémoire, la dernière Commission Risques s'est réunie le 22 octobre 2009, elle avait rassemblé 88 personnes. À l'époque nous avons parlé de PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques), nous avons eu des témoignages d'acteurs impliqués dans la mise en œuvre des PPRT, donc des associations, des administrations. Monsieur Masson, de Toulouse, était venu nous présenter un retour d'expérience de PPRT approuvé sur la Ville de Toulouse. Une collectivité était intervenue, des associations et une société du département 77. Nous avons fait un point sur l'état d'avancement des PPRT dans les Yvelines et un retour d'expérience sur l'exercice PPI (Plan Particulier d'Intervention) qui avait eu lieu chez Storengy. Une plaquette avait été présentée, réalisée par le SIDPC, en collaboration avec le SPI Vallée de Seine sur le risque inondation.

Les travaux qui ont été réalisés depuis, dans le cadre de la Commission Risques du SPI Vallée de Seine, sont de plusieurs ordres. Nous avons publié deux numéros de la Lettre du SPI, l'un sur le système de classification et d'étiquetage des produits chimiques, l'autre sur le transport des matières dangereuses. Le SPI Vallée de Seine a participé aussi, avec une représentante des associations, à la Commission Risques du SPI de Haute-Normandie, pour témoigner des pratiques en matière de CLIC (Commission Locale d'Information et de Communication) dans le département.

Par essence, le thème des risques est toujours riche en actualités. Il ne nous est pas possible d'aborder tous les sujets à l'occasion des réunions que nous essayons d'organiser chaque année, d'autant qu'il est difficile d'organiser une réunion chaque année. Cette introduction est donc l'occasion de faire un point sur le thème qui nous rassemble aujourd'hui.

Dans ce contexte, je ferai donc un point sur l'état des établissements Seveso du département. Puis je vous parlerai du téléservice reseauetcanalisation.gouv.fr actuellement en cours de déploiement. Enfin, je reviendrai sur la tenue des premières assises des risques naturels qui se sont tenues en janvier dernier.

Point sur l'état SEVESO des Yvelines

Je voulais vous faire un point sur l'état des SEVESO du département des Yvelines, puisqu'il y a eu quelques évolutions. Aux Commissions Risques, on parle souvent d'établissements SEVESO, de PPRT. Aujourd'hui, nous avons décidé de changer de sujet, mais je vous fais tout de même un point d'actualité.

Les établissements SEVESO seuil haut sont actuellement au nombre de sept, dans les Yvelines. Par rapport à la dernière Commission Risques nous en avons deux de plus.

Établissements SEVESO seuil haut

- TOTAL à Gargenville, dépôt de liquides inflammables. Sur ce site, nous sommes toujours en cours d'élaboration du Plan de prévention des risques technologiques.
- Raffinerie du Midi à Coignières, dépôt de liquides inflammables. Je salue Monsieur le Maire adjoint de Coignières, qui participe à nos travaux de PPRT, qui sont communs au site de TRAPIL à Coignières. Il y a donc deux dépôts de liquides inflammables sur la commune de Coignières. Nous sommes aussi en cours d'élaboration du Plan de prévention des risques technologiques.
- Deux stockages souterrains de gaz : STORENGY à Beynes et STORENGY à Saint Illiers-la-Ville. Pour STORENGY à Beynes, nous sommes aussi en cours d'élaboration du PPRT. Je peux même annoncer que l'enquête publique de PPRT de Beynes devrait démarrer le 13 février. Concernant le stockage souterrain de Saint Illiers, le PPRT a été approuvé le 29 décembre 2010. Nous vous communiquerons l'adresse du site où vous pouvez consulter l'ensemble des documents liés au Plan de prévention des risques technologiques.

Les nouveaux sites qui sont devenus SEVESO seuil haut depuis notre dernière commission sont au nombre de deux :

- SIAAP à Achères – mais on ne précise peut-être pas Achères, puisque c'est sur plusieurs communes (Conflans-Sainte-Honorine, Saint-Germain-en-Laye, Achères, La Frette, Herblay). Il y a donc des communes du 95 qui sont impactées. Nous ne ferons pas de PPRT au SIAAP, puisqu'il s'agit d'un nouvel établissement SEVESO ; les risques sont conformes à l'environnement. Il est vrai que des servitudes d'utilité publique ont été mises en place au moment où nous avons passé SIAAP en SEVESO seuil haut.
- SARP Industries à Limay va maintenant être classé SEVESO seuil haut, parce que la directive SEVESO 2, qui n'est pas récente, imposait d'intégrer les déchets dans les substances dangereuses. Le ministère a réfléchi un certain temps, avec la profession, pour savoir comment classer ces déchets qui n'étaient pas classés jusque-là. Cela a pris un peu de temps, les directives du ministère sont arrivées l'année dernière. SARP Industries, qui est une installation importante de traitement de déchets dangereux, est devenue SEVESO seuil haut. Les études de danger sont en cours d'analyse par l'inspecteur qui a en charge ce site. Un représentant de SARP Industries participera à la table ronde, il s'occupe plus du transport des matières.

Établissements SEVESO seuil bas

Les établissements SEVESO seuil bas, en revanche, ont un peu diminué du fait du passage de SARP Industries de seuil bas à SEVESO seuil haut.

- AIR LIQUIDE à Limay, fabrication d'acétylène.
- AIR PRODUCTS à Maurepas, stockage de gaz industriels.
- DUNLOPILLO à Mantes-la-Jolie, fabrication des matelas. Cette installation est classée SEVESO seuil bas pour le stockage des matières dangereuses sur le site.

- ESSOR INVEST est un entrepôt qui a été autorisé pour stocker des produits dangereux. Aujourd'hui, par les stocks présents dans l'établissement, il n'atteint pas le seuil haut, mais il a la classification d'un SEVESO seuil bas. Il a la possibilité de recevoir des matières dangereuses.
- LINDE France à Gargenville, fabrication d'acétylène et d'hydrogène.
- SAINT GOBAIN Abrasives à Conflans-Sainte-Honorine, fabrication d'abrasifs.

A noter que SGI à Plaisir, qui est un traiteur de surfaces, était classé SEVESO seuil bas, parce qu'il avait une grosse activité de traitement de surfaces, avec des bains assez importants, puisqu'il travaille beaucoup pour l'aéronautique, on peut donc imaginer la taille des bains. Cependant, il a eu un accident l'année dernière, tout un bâtiment a brûlé, et l'activité n'a pas repris dans le deuxième bâtiment. Les quantités stockées sont donc beaucoup moins importantes.

Paul Le Bihan, Maire de Porcheville – Excusez-moi, mais la Société Linde se trouve dans la zone industrielle de Limay Porcheville et non pas de Gargenville. Elle se trouve d'ailleurs sur la commune de Porcheville.

Caroline HENRY, DRIEE Île-de-France - Excusez-moi, Monsieur le Maire, nous corrigerons sur le transparent qui sera mis à disposition.

Le téléservice reseauxetcanalisations.gouv.fr

Ensuite, un sujet en lien avec le thème qui va nous occuper aujourd'hui, il s'agit de la prévention des endommagements de réseaux, avec le téléservice reseauxetcanalisations.gouv.fr, qui est en cours de déploiement pour prévenir les endommagements de réseaux qui pourraient être occasionnés. Cela concerne tout ce qui est réseaux de transport, pas seulement les matières dangereuses, les travaux à proximité des canalisations. Les exploitations de réseaux sont invitées, depuis le 1^{er} septembre 2011, à se référencer auprès du téléservice, ce référencement devant être achevé au plus tard au 31 mars 2012. Le guichet unique des réseaux sera ensuite accessible gratuitement, à partir du 1^{er} avril prochain, à tous les maîtres d'ouvrage et aux entreprises qui envisagent de réaliser des travaux. Son utilisation sera obligatoire à partir du 1^{er} juillet 2012. Ces informations sont très importantes, notamment pour les collectivités. Début mars, le préfet des Yvelines conviera tous les élus pour que nous leur présentions un petit plus avant cette nouvelle réglementation.

Assises des risques naturels

Nous allons également vous présenter un peu plus en détail les Assises des risques technologiques. Je voulais néanmoins vous annoncer que les Assises des risques naturels se sont tenues pour la première fois cette année, les 19 et 20 janvier à Bordeaux. Cette première édition avait pour objectif de dépasser les contradictions pour mieux agir ensemble. Ces assises ont réuni l'ensemble des acteurs concernés (collectivités, services de l'État, associations), et l'idée est qu'elles continuent à se réunir tous les ans. Vous trouverez toutes les informations sur le site Internet www.assises-risques-naturels.fr.

La réunion d'aujourd'hui était prévue pour la fin 2011, mais nous avons pris un petit peu de retard pour des raisons d'agenda. Nous l'avons donc reportée en ce début d'année. C'est la première réunion du SPI Vallée de Seine depuis que nous avons tenu son 6^{ème} Conseil d'Orientation. Pour cette première réunion, nous avons donc essayé de prendre en compte l'ensemble des remarques que vous avez formulées lors des entretiens préalables au Conseil d'orientation. C'est pour cette raison que nous avons limité le nombre de sujets traités, c'est-à-dire que, hormis la présentation des Assises Risques, nous traiterons uniquement du transport des matières dangereuses. Nous allons essayer de modifier un petit peu notre approche, c'est-à-dire que plutôt que faire des présentations très didactiques, nous ferons intervenir tous les collègues du SPI Vallée de Seine dans des tables rondes. Nous ne parlerons pas seulement des thèmes et des établissements SEVESO et des PPRT, puisque nous étions un peu focalisés sur les établissements à risques, et nos membres exprimaient un peu ce

reproche. Nous allons donc privilégier des présentations plus vivantes et des débats interactifs. Vous nous donnerez votre ressenti en fin de séance, car nous attendons beaucoup de vous pour savoir si cette formule vous convient.

Avant de commencer la table ronde sur les transports de matières dangereuses, je vais demander à Karine Grimault de nous présenter les Assises des Risques, qui se réunissent tous les deux ans et se déroulent toujours à Douai. Il y a deux ans, un membre des associations s'est rendu à ces Assises Risques, Madame Piot, qui est dans cette salle.

Actualité : présentation des 5^{ème} assises nationales des risques technologiques

Par Karine GRIMAUULT, chargée de Communication à la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Nord-Pas-de-Calais

Bonjour à tous. Je vous remercie de m'accueillir ici, au sein du SPI Vallée de Seine.

Je vais vous parler des Assises nationales des risques technologiques qui se déroulent à Douai, dans le Nord de la France, tous les deux ans. La dernière édition a effectivement eu lieu en 2010. La toute première édition a été mise en place en 2004 suite à la loi dite Loi Bachelot, il y a eu une véritable volonté du ministère en charge du Développement durable de créer une instance de dialogue, de partage des connaissances et d'information.

À ma connaissance, il s'agit de la seule manifestation de ce type en France qui a cette envergure, puisque nous accueillons entre 800 et 1 000 participants. C'est vraiment un moment où les acteurs peuvent se réunir.

Le Comité d'organisation est en charge de la définition du programme et des orientations des assises. Pour la prochaine édition, nous nous sommes réunis et nous avons réellement souhaité qu'elle soit un moment de rencontre. Nous cherchons une personnalité pour être le grand témoin de la journée, l'idée étant d'avoir un regard un peu décalé. En 2010, le grand témoin était Patrick Lagadec, qui est intervenu sur la notion de l'imprévisible.

Nous avons également pensé à un nouveau format : la mise en place de rendez-vous professionnels. Nous avons un espace forum, avec un certain nombre de stands où les participants peuvent rencontrer nos partenaires. Dans cet espace, nous allons mettre à disposition des participants des bureaux, afin qu'ils puissent se rencontrer et discuter. Le format n'est pas totalement défini, mais nous avons pensé solliciter un certain nombre de juristes, afin que les élus, notamment des petites communes, puissent venir se renseigner. Je parle de cela, parce que notre partenaire AMARIS, l'association des villes qui ont des risques technologiques sur leurs communes, a identifié cette problématique. Les maires de petites communes, adhérents de leur association, ont des difficultés à trouver les réponses juridiques. Nous avons pensé également que les inspecteurs des installations classées peuvent être présents sur cet espace forum, pour répondre aux questions des industriels ou des bureaux d'études sur des points bien spécifiques. Tout cela reste à définir. D'ailleurs, à l'issue de la présentation, je vous invite à réagir et à me dire si cela correspond à un besoin que vous auriez identifié.

Pour la prochaine édition, nous aurons deux plénières. La première portera sur les risques nucléaires et les risques technologiques, une grande partie sera consacrée au retour d'expérience de l'accident de Fukushima. Je pense que cela sera traité sous deux angles différents, d'une part, la prise en compte des deux risques l'un envers l'autre, mais également les différentes approches et les différentes méthodes des deux secteurs.

La deuxième plénière sera consacrée aux facteurs humains et organisationnels. Ce thème est assez nouveau pour nous, nous ne l'avons jamais abordé dans les assises. Nos partenaires étaient particulièrement demandeurs de cette thématique.

Ensuite, sept ateliers auront lieu en parallèle, chaque participant choisissant un des thèmes. Les thèmes suivants ont été choisis par les organisateurs :

- la gestion des secours et l'accident à chaud, avec un volet assez important sur la communication, les relations avec les médias, avec l'interaction des différents acteurs pendant l'accident ;

- l'interaction des risques naturels et des risques technologiques, en lien avec les Assises des risques naturels que nous évoquions précédemment. Lors des Assises de Bordeaux, il y avait un atelier sur cette thématique, nous aurons donc un fil rouge entre les deux assises ;
- les PPRT, un thème évidemment incontournable, qui sera abordé sous l'angle de la concertation et des débats publics ;
- la crise économique et la gestion des risques. En sous-thèmes, les questions de la réglementation, de la surréglementation et de l'allègement de la réglementation seront posées. Et également comment les entreprises peuvent conserver une compétitivité et assurer la sécurité du site ;
- les risques chroniques, sur la réglementation des produits chimiques, tout ce qui est CLP - classification, étiquetage et emballage (packaging) et Reach (enregistrement, évaluation, autorisation et restriction des produits chimiques), donc la chaîne de l'information, la transformation des produits, et également l'exportation des produits ;
- un dernier thème abordera les sites et sols pollués.

Je terminerai par l'implication des SPPPI dans les assises. Les quinze SPPPI de France se réunissent régulièrement en Club et participent activement aux assises, ils sont notamment représentés dans les Comités de pilotage pour décider de la programmation. L'idée du thème « Gestion de l'accident à chaud » est venue des SPPPI. Ils sont donc consultés sur la programmation. Ils sont aussi amenés à contribuer de façon écrite, orale ou sous la forme d'une vidéo sur un des thèmes abordés lors des assises. En 2010, le SPI Vallée de Seine avait fait une contribution sous la forme d'un témoignage, « Retour d'expérience dans les PPRT ». Les SPPPI sont assez volontaires pour relayer l'information sur les assises.

Si vous avez des questions, des remarques ou un avis à me donner sur les thématiques que je vous ai présentées, mais également sur le format des rendez-vous professionnels, si vous estimez qu'il y a un autre format à trouver ou si cela vous semble être une bonne idée, si les thèmes vous parlent particulièrement, si vous avez l'impression que nous avons oublié quelque chose, je suis à votre disposition.

Questions et remarques des participants

Lahcen ZBAYAR, adjoint au maire Mantes-la-Ville – Serait-il possible d'ajouter un thème, qui serait « organismes de contrôle et prévention des risques », c'est-à-dire qui contrôle quoi, comment, les conflits d'intérêts, la confusion des rôles, etc. Ce thème serait-il difficile à débattre ?

Karine GRIMAUULT - Je le note.

Maria LABEGUERIE, Association Initiative Porcheville/CAPESA – Un autre sujet, qui est toujours source de préoccupation, pourrait être ajouté. Il s'agit de l'enquête publique, qui vient après le débat public et qui détermine l'agrément ou non d'un dossier.

Paulette MENGUY, CADEB - Associer les habitants aux risques de leur usine, dans chaque commune.

Karine GRIMAUULT - En termes de thématique ou dans les assises ? Vous voulez dire la problématique qui concerne la manière de bien informer les riverains.

Paulette MENGUY, CADEB - Voilà. Lorsqu'il y a une inondation, par exemple, les circuits Internet ne fonctionnent pas, les numéros verts n'existent plus. Les citoyens sont au courant que la Seine monte, mais il n'y a pas de vigilance ni d'alerte qui se mettent en place rapidement, pour décharger

un peu les pompiers aussi, mais la participation des citoyens. Je crois que cela s'est fait dans les communes du Var et du Vaucluse.

Karine GRIMAULT - Je pense que ce thème sera un volet de l'atelier sur la gestion des secours.

Vous avez mes coordonnées sur la présentation qui sera mise en ligne. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à me contacter.

Caroline HENRY - Karine Grimault est donc en poste à la DREAL Nord-Pas-de-Calais, elle a en charge en partie l'organisation des Assises Risques. Je vous rappelle que vous êtes tous invités à ces assises. Nous relaierons largement les bulletins d'inscription, et vous êtes tous cordialement attendus.

Merci Karine, et bon retour dans le Nord-Pas-de-Calais.

Le Transport de Matières Dangereuses (TMD)

Table ronde animée par Caroline HENRY, chef de l'UT78 de la DRIEE-IDF

Eric BELGIOINO, chef d'Etat major du Groupement Ouest – Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS 78)

Anne-Sophie DECAUX, directrice adjointe de la région Val de Seine – GRT Gaz

Olivier FLIECX, adjoint au chef du Service Interministériel de Défense et Protection Civile (SIDPC) – Préfecture des Yvelines

Philippe GOUPIL, chef du Groupement Prévision du SDIS 78

Christophe HENRY, contrôleur des transports – DRIEA-IDF

Aurélie PAPES, adjointe au chef de l'Unité territoriale 75 – DRIEE-IDF

Jean-Luc SMANIO, directeur général adjoint, chargé environnement – CAMY

Henri STREF, vice-président de l'Association Sauvegarde de l'Environnement d'Epône

Florent VERDIER, chargé de sécurité – SARP Industries Limay

Caroline HENRY - Pour commencer cette table ronde, je vais passer la parole à Monsieur Stref, pour que vous nous donniez le point de vue des associations. Vous êtes là pour représenter le monde associatif, et faire sortir les questions que peuvent se poser les associations. Ensuite, chacun interviendra et répondra peut-être à l'ensemble de ces questions.

Nous ne pourrons probablement pas répondre à l'ensemble de vos interrogations, mais l'idée est aussi que l'on ressorte certains thèmes, que le SPI Vallée de Seine pourra traiter d'une autre façon, sous forme de lettre, sous forme de plaquette, ou bien ce sera l'idée de monter une autre réunion, nous verrons en fonction des échanges que nous aurons aujourd'hui.

Point de vue des associations sur le transport de matières dangereuses

Par Henri STREF, vice-président de l'Association de Sauvegarde de l'Environnement d'Epône (ASEE)

Je vais présenter brièvement l'Association de Sauvegarde de l'Environnement d'Epône, qui existe depuis plus de vingt ans. Elle est née essentiellement dans la commune d'Epône, pour protéger un petit peu l'environnement et le cadre de vie de cette commune, qui est une commune semi-rurale, dans une région qui s'industrialisait. Tout est né, je pense, de la création d'une centrale d'incinération, puis des projets de cimenterie dans la campagne éponoise. Ce qui a fait connaître l'Association SEE était la protection d'une zone naturelle sensible, dite « Biotop » ou dite, à Epône, « du bout du monde », qui est une zone humide qui a été réaménagée suite à d'anciennes carrières et qui rassemblait une faune essentiellement aviaire, mais également des types de faunes et de flores assez exceptionnelles pour la région. Je crois que c'est le seul ensemble naturel sensible des Yvelines. Cette association a beaucoup œuvré pour la protection de ce cadre unique dans la région.

L'Association n'a pas seulement pour but de protéger la biodiversité, la faune et la flore de notre région. C'est aussi une association qui est assez proactive pour maintenir un certain cadre de vie. Nous sommes dans une région industrielle, avec des hauts et des bas, et nous pensons tous qu'il est essentiel pour le cadre de vie des habitants, la santé, de maintenir un équilibre entre les activités industrielles et les milieux naturels.

En tant qu'ASEE, dans le cadre de la prévention du risque, j'ai une position un petit peu particulière dans cette association, puisque je fais partie d'une société industrielle dans le pétrole et gaz. J'agis

donc un petit peu comme expert industriel auprès d'associations lorsqu'il y a des créations d'entreprises dites « sensibles », pour ne pas dire « polluantes ». J'agis donc en tant qu'expert en aval auprès de différents intervenants des communes.

Les quelques points que je souhaitais aborder au nom des associations de sauvegarde de l'environnement sont des points assez précis, qui me paraissent importants. Concernant plus particulièrement, pour le sujet qui nous préoccupe, le transport de matières dangereuses, je pense que beaucoup de directives européennes sont sorties, qui sont assez bien faites, à mon avis. Je voulais faire un petit peu le point avec les intéressés sur la transposition de ces directives dans la réglementation française. Je sais par expérience, travaillant essentiellement dans l'industrie, qu'il faut entre cinq et quinze ans avant qu'une transposition soit effective dans les faits. Je voulais faire un petit peu le point sur ce sujet.

Il y avait également le problème des transports par pipeline. Dans le cadre de mon métier, j'ai été sensibilisé à la rupture du pipe de La Crau-Saint-Martin, dans le Sud de la France. Il était prévu que ce pipeline soit réparé dans les mois qui viennent ; manque de chance, il a cédé avant. Je veux dire par là qu'il y a actuellement des techniques éprouvées par trapping qui permettent de déceler la moindre faille sur les pipelines, mais je ne sais pas si, derrière ces contrôles, il y a une inspection de l'Administration sur les appareils utilisés, sur les rapports présentés, car un rapport peut toujours être « maquillé ». Je voulais donc faire un petit peu le point sur l'état des contrôles effectués sur les appareils et les procédures utilisées pour vérifier l'état des pipelines aujourd'hui.

Je voulais soulever aussi un point sur le transport fluvial. Je pense que c'est un transport qui, même s'il ne se développe pas aussi rapidement que souhaité, va se développer de plus en plus. Le port du Havre est appelé à monter en puissance. Il y aura donc énormément de transport de conteneurs, pas seulement de conteneurs de marchandises, mais cela peut être des produits chimiques, des produits dangereux. Je vais donc faire le point sur les mesures préventives surtout, qui permettent de prévenir des accidents sur la Seine, et comment l'on peut empêcher une pollution majeure.

Concernant le transport routier et ferroviaire, je voulais soulever l'état des protections en cas de renversement de train ou de poids lourds. Je sais que les autoroutes ont aujourd'hui obligation de disposer de bassins de rétention qui, en cas de renversement de poids lourd ou de rupture de citerne, permettent de récupérer les produits avant qu'ils s'enfuient dans les nappes phréatiques ou dans les rivières. J'insiste sur cet aspect, parce que l'autoroute de l'Ouest traverse une zone phréatique et une zone de pompage d'eau potable extrêmement importante, et ce serait bien que l'on fasse un petit peu le point sur ces risques-là.

Le dernier point me semble essentiel, parce que l'on s'abrite toujours derrière des textes ou derrière des appareils de contrôle automatique, il s'agit du facteur humain. Je pense que le principal risque, aujourd'hui, dans les transports de matières dangereuses consiste dans l'homme. Quelles sont les actions mises en œuvre, pas seulement pour sévir, mais également pour la formation ? Dans le cadre des directives européennes, il y a des formations assez strictes pour les chauffeurs transportant des matières dangereuses. Quel est l'état actuel de la formation, de la prévention, du contrôle en entreprise et bien sûr du contrôle routier ?

Caroline HENRY – En introduction, j'aurais pu vous dire que la majeure partie du transport de matières dangereuses se fait tout de même par route, soit plus de 80 %, je crois. Sur de grandes distances, ce transport s'effectue par pipe.

*Réglementation en matière de transport de matières dangereuses et rôle du contrôle
Par Christophe HENRY, contrôleur des transports – DRIEA Ile-de-France*

Je suis contrôleur des transports terrestres à la DRIEA Ile-de-France. J'interviens sur des opérations de contrôle routier et également sur les opérations de contrôle en entreprise directement.

Je vais vous expliquer un peu, au niveau de cette réglementation, les différents rôles que peuvent jouer les responsables des entreprises, et notamment le rôle de conseiller à la sécurité matières dangereuses pour les entreprises concernées.

L'accord ADR (transport des matières dangereuses) est un accord européen signé par la majeure partie des pays européens. Cet accord, signé à Genève en 1957 par l'ONU, est restructuré tous les deux ans. La dernière restructuration date de 2011. La transposition de cet accord au niveau des États membres se fait par le biais d'arrêtés ou de lois locales. Pour la France, c'est l'arrêté TMD (transport de matières dangereuses), qui date de mai 2009 et qui, lui aussi, est remis à jour à peu près tous les ans. Cet arrêté précise clairement les rôles des différents intervenants dans le transport routier de marchandises dangereuses, les missions et les responsabilités de chacun sur l'opération de transport.

L'ADR détermine clairement le rôle du conseiller à la sécurité, ses tâches et ses responsabilités envers l'entreprise. En terme de mission, le conseiller à la sécurité a une mission de conseil envers le chef d'entreprise, ce dernier gardant responsabilités en tant que représentant de l'entreprise.

L'arrêté français précise clairement les entreprises soumises à cette obligation d'avoir un conseiller à la sécurité pour couvrir cette activité de matières dangereuses. Cela va couvrir aussi bien des entreprises qui font des chargements de véhicules en matières dangereuses, les expéditeurs et les transporteurs. Dans certains cas, les déchargeurs n'y sont pas soumis ; seuls les sites ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement) ont l'obligation d'avoir un conseiller à la sécurité. Dans certains cas, selon les quantités transportées, les entreprises peuvent bénéficier de ce que l'on appelle « les exemptions de l'application de l'ADR et de l'obligation d'un conseil à la sécurité ». Ce sont des cas très bien définis dans l'arrêté français.

Lorsque la société a une activité de transport de matières dangereuses et une activité de chargeur ou d'expéditeur, elle doit déclarer son conseiller à la sécurité à la DREAL. Les DREAL en région sont chargées de gérer la base de données. Pour l'Ile-de-France, la DRIEA est chargée de ce suivi de déclarations. La déclaration par le chef de l'entreprise du conseiller à la sécurité se fait par le biais d'un Cerfa, qui nous permet d'avoir toutes les informations concernant l'activité de la société et ce qu'elle va faire, ainsi que l'identité du responsable et l'identité du conseiller à la sécurité déclaré. Le conseiller à la sécurité peut être aussi bien une personne externe à la société, le chef d'entreprise ou un salarié de la société. Certaines sociétés peuvent avoir plusieurs conseillers à la sécurité. Par exemple, une entreprise qui a un site à Paris et des établissements secondaires un peu partout en France peut avoir un conseiller à la sécurité pour chaque établissement. Cependant, la déclaration doit être faite pour chaque établissement.

En ce qui concerne la désignation du conseiller à la sécurité, le conseiller à la sécurité a passé un examen pour valider ses connaissances dans le domaine du transport routier de marchandises dangereuses. Cet examen doit être renouvelé tous les cinq ans.

Le chef d'entreprise a l'obligation de déclarer dans les quinze jours ce changement de situation, auprès de la DREAL ou de la DRIEA et il doit, dans les deux mois, déclarer un nouveau conseiller à la sécurité.

Lorsqu'il s'agit d'un conseiller externe, le conseiller doit déclarer une acceptation de sa mission de conseiller pour la société. En cas de contrôle dans l'entreprise, le chef d'entreprise doit pouvoir présenter cette lettre d'acceptation de mission et la copie du certificat du conseiller à la sécurité.

L'ADR prévoit clairement les missions du conseiller à la sécurité. Les missions essentielles du conseiller sont les suivantes :

- rechercher tous moyens et promouvoir toutes actions dans les limites des activités concernées de l'entreprise. On peut donc avoir un conseiller à la sécurité pour la route, pour le ferroviaire ou pour le fluvial. Selon l'activité de l'entreprise, on va cibler le conseiller qui a l'examen adapté à ces activités ;
- faciliter l'exécution de ces activités dans le respect des dispositions applicables et dans les conditions optimales de sécurité ;
- examiner le respect des prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses ;
- conseiller l'entreprise dans les opérations concernant le transport des marchandises dangereuses ;
- assurer la rédaction d'un rapport annuel destiné à la direction de l'entreprise. Ce rapport pourra être présenté pendant cinq ans aux autorités compétentes lors d'un contrôle ;
- procéder à l'examen du respect des prescriptions. Il peut vérifier que l'entreprise applique bien la réglementation lors des opérations de transport.

Cela constitue une partie des obligations qu'a le conseiller envers l'entreprise.

En cas d'accident ou d'incident, l'accord ADR prévoit que le conseiller a l'obligation de rédiger un rapport d'accident, qu'il doit remettre au chef d'entreprise. Le chef d'entreprise a l'obligation de transmettre ce rapport au préfet de région, dans les deux mois suivant l'accident. De la même manière que pour la déclaration d'accident, ce rapport se fait selon un Cerfa déterminé et selon un mode opératoire bien précis. Cette déclaration d'accident est envoyée parallèlement à la Mission Matières dangereuses, qui est la Direction générale de la prévention des risques, à La Défense, qui analyse cette déclaration.

La DRIEA gère les déclarations pour les entreprises dont les sièges sont établis en Ile-de-France. Nous recevons ces déclarations de conseillers à la sécurité par voie postale. Nous avons une base de données nationale, gérée par le ministère des Transports, où sont référencées toutes les entreprises qui ont déclaré une activité de matières dangereuses et qui relèvent de l'obligation de déclarer un conseiller à la sécurité. Sur cette base de données, nous répertorions les conseillers déclarés, les entreprises dans lesquelles ils sont déclarés et leur champ d'activité. Nous vérifions également les dates de validité de leur certificat. À partir du moment où le certificat n'est plus valide, le conseiller ne peut plus exercer sa mission. Actuellement, en Ile-de-France, mille entreprises ont déclaré une activité de matières dangereuses. Sur ces mille entreprises, une grande partie a des établissements secondaires en France ; il peut y avoir jusqu'à 15 établissements secondaires.

Les difficultés que l'on rencontre actuellement par rapport à l'enregistrement de ces déclarations auprès de l'Administration tiennent au fait que, malheureusement, certaines entreprises ne prennent pas soin de les remplir correctement, ne renseignent pas correctement le champ d'activité sur lequel elles exercent le transport de matières dangereuses. Nous constatons fréquemment des oublis ou des erreurs dans les renseignements entre le siège et l'établissement secondaire. Beaucoup de conseillers à la sécurité sont souvent des personnes externes aux sociétés, et ces entreprises ne nous déclarent pas la durée du contrat. Ces difficultés liées aux déclarations entraînent quelques retards et nous obligent à renvoyer les déclarations aux entreprises, pour leur demander des compléments d'information. Actuellement, pour l'Ile-de-France, nous arrivons à maintenir à jour ces bases de données.

Pour répondre en partie à Monsieur Stref, de l'ASEE, au niveau des contrats d'entreprise pour la partie routière, pour l'Ile-de-France, nous intervenons en partenariat avec la gendarmerie et la police pour des opérations de contrôle routier, sur différents points de contrôle prévus. Nous organisons des contrôles où nous visons en particulier les véhicules de transport de produits dangereux. Nous

effectuons également des contrôles d'entreprises qui déclarent des conseillers à la sécurité. Si nous constatons trop d'anomalies, nous faisons un contrôle de l'entreprise, afin de nous assurer que le conseiller assure bien sa mission et que son rôle est bien compris par le chef d'entreprise. Nous vérifions également qu'à la suite des conseils du conseiller, le chef d'entreprise applique bien ces mesures dans son entreprise.

Le conseiller a un rôle de conseil, mais la responsabilité pénale incombe au chef d'entreprise. Le chef d'entreprise est généralement surpris lorsque nous lui disons que, du point de vue juridique, malgré que le conseiller soit externe, si le rapport n'est pas correctement rédigé ou s'il y a un défaut dans la déclaration, il porte la responsabilité pénale ; ce n'est pas le conseiller. Ce point est important pour l'entreprise, car certains chefs d'entreprises pensent être déchargés de cette responsabilité. Or ce n'est pas du tout le cas.

Pour l'Ile-de-France, nous essayons d'augmenter le nombre d'opérations et de cibler les entreprises à problème par rapport au transport de matières dangereuses, afin d'assurer la sécurité des usagers et de l'environnement.

Je vous remercie de votre attention, et je suis à votre disposition pour vos questions.

Caroline HENRY - Merci Monsieur Henry. Avant que nous passions aux questions, je salue l'arrivée de Monsieur le Sous-préfet, qui va peut-être nous dire un petit mot.

Philippe PORTAL, Sous-préfet de Mantes-la-Jolie - Je voudrais surtout vous présenter mes excuses, parce que j'avais la ferme intention d'être là, mais j'ai été retardé à Versailles sur un sujet qu'il était impossible d'éluder. Je vous prie de m'excuser de ce retard, et je vous invite à continuer vos travaux.

Questions et remarques des participants

Brigitte AUBRY, Association pour l'environnement du Mantois - *Je constate que sur l'ex-nationale 13, les camions « produits dangereux » et autres camions, bien qu'il y ait un arrêté préfectoral interdisant les camions de plus de 3,5 tonnes sur les territoires de Rosny, Rolleboise et Bonnières, nous voyons de plus en plus de camions qui empruntent cette route. Je m'interroge. Que faire en cas d'accident sur ces communes-là ? Et quels moyens peut-on utiliser pour faire respecter les arrêtés préfectoraux ? Cette question est peut-être annexe, mais il me semble que la prévention est très importante.*

Christophe HENRY - Par rapport à ces interdictions de circulation des véhicules poids lourds sur des axes particuliers, nous n'avons pas, en tant que contrôleur, cette compétence face aux infractions. Cela relève de la police ou de la gendarmerie. Nous intervenons en contrôle avec la police et la gendarmerie, mais certaines infractions ne peuvent pas être constatées par nos services. Il est difficile, pour nous, de pouvoir travailler sur certains secteurs, car certains axes routiers ne nous permettent pas de travailler dans de bonnes conditions de sécurité, avec des aires de contrôle. Il y a malheureusement certains axes sur lesquels nous ne pouvons pas être présents.

Je pense que la solution la plus rapide pour intervenir est de s'adresser à la police ou à la gendarmerie qui, elles, sont compétentes.

Laurent TEXIER, Gendarmerie de Mantes-la-Jolie - Je suis compétent sur le secteur dont vous parlez. Le contrôle des camions sur cet axe est un petit peu difficile, parce que ce sont en réalité des camions qui transitent, ce ne sont pas des camions locaux. Nous avons donc des gens qui évitent le péage de Buchelay en faisant le tour par Rosny et Bonnières. Lorsque nous les verbalisons, en particulier en lien avec les motocyclistes de l'escadron départemental de sécurité routière, le service de gendarmerie plus spécifiquement chargé des contrôles routiers, cela a un impact limité, dans la

mesure où ce ne sont pas toujours les mêmes qui reviennent. En termes de dissuasion, nos contrôles ont un impact limité, il faut bien le reconnaître. Nous effectuons régulièrement des contrôles avec les contrôleurs routiers.

Caroline HENRY – *Vous avez parlé du conseiller à la sécurité, qui doit rendre un rapport annuel au chef d'entreprise. Que met-il dans ce rapport annuel ? Il met un petit peu tous les écueils qu'il a rencontrés au cours de l'année ou les anomalies en matière de sécurité et qui, normalement, doivent être pris en compte par le chef d'entreprise. Allez-vous vérifier dans l'entreprise, lorsque vous contrôlez ces rapports ?*

Christophe HENRY - L'arrêté français précise que ce rapport annuel doit être rédigé selon un modèle établi par l'Association des conseillers à la sécurité. Ce modèle doit servir de base au conseiller pour la rédaction de son rapport annuel. Plusieurs points doivent être abordés, notamment sur les difficultés dans l'entreprise pour l'application de la réglementation, les mesures à prendre, les nouveautés réglementaires et comment le chef d'entreprise doit agir pour améliorer la sécurité lors de ces opérations de transport. Il s'agit donc d'un rapport assez complet, que l'on peut consulter sur cinq années et qui reprend de nombreuses informations intéressantes pour nous.

*Présentation de la réglementation en matière de canalisations de transports
Par Nathalie PAPÈS, adjointe au chef de l'unité territoriale 75 – DRIEE Île-de-France*

Je suis coordinatrice du pôle canalisations, qui est hébergé par l'Unité territoriale de Paris au sein de la DRIEE Ile-de-France.

Je vais vous parler aujourd'hui des réseaux de transports de matières dangereuses par canalisations. Je ne ferai pas un point exhaustif de la réglementation, car il en existe plusieurs en fonction des types de réseaux, et ce serait surtout bien trop long pour le timing que nous avons aujourd'hui.

La réglementation différencie ce que l'on appelle « transport » et « distribution ». Il y a des règles assez précises en la matière, mais je vais vous présenter des aspects plus généraux. Nous allons parler plutôt de transport, au sens global, de matières dangereuses par canalisations.

Il existe plusieurs types de réseaux.

- Les canalisations de transport de matières dangereuses, au sens propre. Les matières transportées sont soit du gaz soit des hydrocarbures soit des produits chimiques. En Ile-de-France, il y a 2 850 kilomètres de canalisations de transport uniquement de gaz. Cela montre bien que ce sont des infrastructures qui sont très nombreuses en Ile-de-France. Sur le schéma qui vous est proposé, même si l'on ne voit pas tout en détail, l'idée est de constater que ces canalisations de transports constituent un réseau très maillé. Si l'on considère les Yvelines, il y a plus de 900 kilomètres de canalisations de transport. Les canalisations de transport sont des canalisations qui ont les diamètres les plus importants et les pressions d'exploitation les plus fortes. Plus de 200 communes des Yvelines sont traversées ou impactées par des canalisations de transport. C'est vraiment une préoccupation de tous.
- Les réseaux de transport de vapeur et d'eau surchauffée sont des réseaux importants, classés également en réseaux de transports. Ce sont en fait des réseaux de chaleur.
- Les réseaux de distribution de gaz. Ce sont des réseaux avec des pressions plus faibles, des diamètres plus faibles aussi, et donc des réseaux beaucoup plus maillés, beaucoup plus nombreux. Sur l'Ile-de-France, il y a 26 000 kilomètres de canalisations de distribution de gaz. Même si ce sont des réseaux enterrés, que l'on ne remarque pas forcément au quotidien, ils sont bien présents.

Ce moyen de transport est globalement sûr. En effet, si l'on regarde l'accidentologie des dernières années, notamment le ratio « nombre d'accidents graves par an » par « millions de tonnes transportées par an », le transport par canalisation se place très bien. En matière d'accidentologie, il est largement plus favorable que le transport fluvial, le transport maritime, le transport ferroviaire et la route. Cependant, les accidents, qui sont heureusement globalement assez rares, peuvent être des accidents très graves. Nous avons tous en tête les accidents de Bondy, de Noisy en 2007, qui ont été mortels. Un autre aspect à prendre en compte et qui appelle toute notre vigilance est le fait que nos réseaux vieillissent, même s'ils sont entretenus, rénovés et qu'il leur est apporté des modifications, leur âge moyen augmente. Cela nécessite de les suivre précisément.

Un autre point de vigilance tient au fait que l'urbanisation a beaucoup progressé au voisinage des canalisations, notamment des canalisations de transport. Ces zones avaient pu rester un tout petit peu préservées, avec une urbanisation un tout petit peu moins proche, et puis, avec la pression immobilière, on observe qu'il y a de plus en plus de projets qui s'approchent très près de ces canalisations de transport.

Un dernier point de vigilance, cela a été abordé en introduction, porte sur l'une des causes les plus fréquentes d'endommagement des réseaux, à savoir les dommages causés par les tiers lors de travaux à proximité. En Ile-de-France, on a coutume de dire qu'il y a trois dommages par jour aux réseaux de distribution de gaz, et les bilans de 2011 le confirment. Ainsi, tous les jours, à trois endroits en Ile-de-France, des canalisations de distribution de gaz sont endommagées. Cela représente des risques et, à ce titre, le thème des agressions par travaux tiers doit réellement être renforcé. C'est notamment pour cette raison que le ministère a lancé cette grande réforme et que le décret de 1991 va être remplacé au 1^{er} juillet prochain par le décret du 5 octobre 2011, la réforme dite « Réforme anti-endommagement » va rentrer en application et va permettre de diminuer, nous l'espérons, ce nombre de dommages aux réseaux.

Cette réglementation est un petit peu plus large que ce dont nous parlons aujourd'hui, puisqu'elle s'applique à tous les réseaux, bien sûr les réseaux sensibles, voire très sensibles (transport de gaz, transport d'hydrocarbures, transports de produits chimiques, distribution du gaz), mais on parle aussi des réseaux sensibles économiquement, c'est-à-dire tous les réseaux de télécommunication. Il y a eu, au mois de mai dernier, un endommagement d'un réseau de télécommunication à Vélizy, et le nombre de serveurs de grandes administrations et de grandes sociétés qui a été coupé pendant plusieurs heures a été très important. Il y a effectivement les réseaux sensibles pour la sécurité, mais il y a également les réseaux sensibles à la vie économique. Cette nouvelle réglementation s'applique aussi aux autres réseaux (eau potable, assainissement) qui, même s'ils sont un petit peu moins sensibles, posent tout de même des problèmes lorsqu'ils sont endommagés.

Il existe beaucoup de choses en matière de prévention des risques liés à ces infrastructures. La première chose est le contrôle de la construction des ouvrages neufs. Il existe de nombreuses procédures administratives, un petit peu différentes selon que l'on parle d'un réseau de canalisations de transport, d'un réseau de distribution ou d'un réseau de chaleur. Si l'on parle d'un réseau de transport de gaz, pour qu'un ouvrage neuf puisse être mis en service, il faut d'abord que son projet ait été autorisé, ce sont des procédures un petit peu similaires à celle des autorisations d'ICPE. Ensuite, une fois que cet ouvrage a été construit, il faut qu'il ait été éprouvé. Cette épreuve est surveillée par un organisme habilité par l'État. Enfin, il faut que sa mise en service ait été validée. Il faut donc un certain nombre de contrôles avant de pouvoir mettre en service les ouvrages neufs.

La prévention des risques passe aussi par la surveillance de l'intégrité des ouvrages en service. Les canalisations de transport sont soumises à la production d'études de sécurité, un peu comme les études de danger des ICPE, et aussi à des plans de surveillance et de maintenance. Dans ces documents, les transporteurs décrivent, précisent et s'engagent sur toutes les mesures de surveillance, de maintenance qu'ils réalisent sur leurs ouvrages.

Pour répondre à la question de Monsieur Stref, les transporteurs doivent communiquer à l'Administration, une fois par an, leur bilan d'exploitation. Ce bilan d'exploitation est examiné lors d'une rencontre. Dans ce bilan, on vérifie, une fois par an, que toutes les maintenances prévues ont

effectivement été réalisées, point par point. S'il y a eu des passages de racleurs, on étudie et l'on regarde les différents points singuliers qui ont pu être domptés. Et l'on regarde aussi, avec le transporteur, le traitement qui a pu en être fait.

Concernant ces passages de racleurs, il en existe plusieurs types, qui ont des fiabilités un petit peu différentes. Ils répondent vraiment à une attente et sont aussi de plus en plus fiables. Cette fiabilité est confirmée par le passage des racleurs à intervalles réguliers sur un même tronçon ; on a tout de même une très bonne précision sur l'état de la canalisation et sur les petites spécificités. On retrouve les mêmes choses après plusieurs passages de racleurs. Ce sont des éléments qui nous confortent, et nous pensons qu'ils sont utiles. Toutefois, d'autres moyens existent pour surveiller les ouvrages en service.

Cette surveillance globale passe par plusieurs choses. Elle passe par la surveillance aérienne des tracés des canalisations, par la surveillance terrestre, par les balisages, par ces passages de racleurs, mais il y a aussi la surveillance de la protection cathodique. De nombreuses choses sont mises en place pour surveiller ces canalisations, et cette globalité permet d'avoir une surveillance appropriée.

Un autre moyen est d'encadrer, de préciser et d'améliorer les techniques utilisées pour travailler à proximité des réseaux. Je l'ai brièvement évoqué, on se rend compte, aujourd'hui, qu'il y a encore beaucoup trop d'endommagements de réseaux. La nouvelle réforme qui va arriver, qui passe par une meilleure cartographie, si l'on sait plus précisément où passent les réseaux, il est plus facile de ne pas les endommager, par un guide technique, une norme qui précise comment l'on travaille à proximité des réseaux, avec des moyens qui ne doivent pas être agressifs. Cette réforme passe aussi par une responsabilisation de tous les acteurs que sont le maître d'ouvrage, l'entreprise de travaux et l'exploitant.

Il s'agit d'une réforme ambitieuse, qui répond à un véritable besoin. Mais c'est aussi une réforme assez complexe, dont je ne pourrais pas vous parler en détail. Caroline Henry l'a précisé en introduction, le préfet des Yvelines va organiser, courant du premier trimestre, une réunion spécifique sur ce thème. C'est vraiment une réforme pour tous, puisqu'elle implique tout le monde, et notamment l'ensemble des collectivités territoriales.

Un dernier point de la prévention des risques liés aux infrastructures de transport concerne la maîtrise de l'urbanisation à proximité des ouvrages. Cette maîtrise de l'urbanisation passe par deux voies principales.

- Une prise en compte au quotidien et une mise à jour périodique par les transporteurs de l'environnement de la canalisation. Une fois qu'ils ont fait l'état des lieux sur cet environnement à proximité, une analyse d'acceptabilité est faite. Si cette analyse rend cet environnement non acceptable, des mesures compensatoires sont mises en place.
- Sur des projets assez spécifiques, notamment les établissements recevant du public de plus de cent personnes, et les immeubles de grande hauteur, à chaque fois qu'un projet est déposé, une analyse d'acceptabilité est réalisée pour vérifier que le risque est bien acceptable pour l'établissement et pour la canalisation à proximité.

La dernière slide est l'adresse, www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr qui est le site dit du guichet unique « Construire sans détruire », c'est notamment sur ce site-là que tous les exploitants de réseaux doivent actuellement décrire et renseigner leurs réseaux. Sur ce site, vous trouverez aussi toute la réglementation sur cette nouvelle réforme. Vous trouverez bien sûr les textes, notamment le décret du 5 octobre 2011, mais aussi des plaquettes qui ont été réalisées par le ministère et que vous pourrez télécharger et qui présentent des petites synthèses de la réglementation.

Questions et remarques des participants

Madame LABEGUERIE, Association Initiative Porcheville/CAPESA – *Ma question concerne la maîtrise de l'urbanisation. On parle essentiellement des établissements recevant du public, un particulier pourrait-il obtenir un permis de construire à proximité ?*

Aurélié PAPÈS – Il y a un traitement particulier pour les établissements recevant du public. Mais en ce qui concerne le reste de l'urbanisation, notamment l'habitat privé ou les établissements recevant du public de moins de cent personnes ou tout le reste, disons, les transporteurs ont fait un recensement de tous les projets d'urbanisation à proximité de leurs canalisations. En fonction du nombre de personnes à un endroit donné, ils ont réalisé une analyse d'acceptabilité. Ensuite, ils mettent en place des mesures compensatoires, lorsque le risque est trop important. Cela se passe ainsi pour les particuliers.

Ces analyses sont mises à jour tous les cinq ans. Avec cette périodicité-là, s'il y a un nouveau projet de construction, les transporteurs mettent à jour leur analyse d'acceptabilité, et si cela est nécessaire ils mettent en place des mesures supplémentaires.

Voilà les deux optiques. Il y a, d'un côté, l'analyse au cas par cas, mais qui ne se fait que pour les établissements recevant du public de plus de cent personnes. Et puis, pour tout le reste, l'analyse se fait par les transporteurs.

Madame LABEGUERIE, Association Initiative Porcheville/CAPESA – *Cela veut dire qu'il y a un lien assez direct et important entre les transporteurs et les collectivités qui sont censées donner l'autorisation du permis de construire, par exemple.*

Anne-Sophie DECAUX, Directrice adjointe de la Région Val de Seine, GRT Gaz – Je représente GRT Gaz qui est la principale entreprise de transport de gaz en France, l'autre étant Total, qui exploite le réseau de transport de gaz dans le Sud-Ouest.

Nous sommes sollicités systématiquement, lorsqu'il y a des constructions, par le biais aussi des demandes de renseignement préalables aux travaux et des permis de construire. En effet, lorsque quelqu'un doit construire une habitation et dépose son permis de construire, une instruction est faite, et s'il y a une canalisation de transport de gaz à proximité immédiate, nous sommes avertis et nous donnons aussi notre avis.

Lahcen ZBAYAR, adjoint au maire, Mantes-la-Ville – *Je voudrais savoir s'il y a une cartographie de 2 800 kilomètres de réseaux de transport et des 26 000 kilomètres de réseaux de distribution, mais notamment connaître l'état des 2 800 kilomètres de réseaux de transport. Vous avez dit qu'ils sont en bon état. Jusqu'à ce qu'ils explosent. J'imagine qu'il y a une politique de renouvellement. Dans combien d'années notre réseau doit-il être renouvelé, et dans quelle proportion ?*

Aurélié PAPÈS – Nous avons effectivement une cartographie de tous les réseaux, un SIG (Système d'Information Géographique) avec les caractéristiques du réseau à chaque endroit, les années de pose, les matériaux, les travaux qui ont pu être réalisés, etc. Nous disposons bien de cette cartographie.

S'agissant des renouvellements, des travaux et toutes ces choses-là, des schémas existent. Mais je vais laisser Madame Decaux vous répondre plus précisément en ce qui concerne le gaz.

Anne-Sophie DECAUX – Tout ce qui est accidentologie et sécurité de nos ouvrages de transport constitue notre préoccupation première, il faut bien le dire. Vous vous imaginez bien que s'il y avait un accident majeur autour d'une canalisation de transport de gaz, ce serait aussi préjudiciable pour notre activité, ce serait préjudiciable pour la population ; nous ne prenons donc aucun risque.

Nous nous inquiétons bien sûr de l'état du vieillissement de nos installations. Cela fait l'objet d'études et de projets de recherche, depuis de nombreuses années, voire des décennies, pour avoir les meilleures technologies, pour bien juger du vieillissement de nos ouvrages. La première chose que nous faisons est ce dont parlait Madame Papès, c'est-à-dire de passer des pistons. Nous avons maintenant des pistons qui ont des technologies très pointues, qui permettent de bien identifier s'il y a des défauts, s'il y a des pertes de matériaux, dans quel état sont nos canalisations. Cela nous permet de suivre vraiment l'état de notre réseau, très régulièrement.

Nous avons tout de même 32 000 kilomètres de réseaux de transport de gaz en France, nous sommes le plus gros transporteur de gaz européen, par la longueur de nos réseaux, et nous avons maintenant 60 ans d'expérience sur ce domaine. En termes d'accidentologie, je pense que ceci mérite d'être souligné, depuis 1970, date à laquelle nous avons vraiment des statistiques suivies année après année sur notre réseau, il n'y a pratiquement pas d'accidents à déplorer. En quarante ans, nous avons eu six accidents mortels, je crois, liés au transport du gaz en France. Il faut préciser également que ces six accidents mortels étaient systématiquement liés à une agression par des tiers sur notre réseau, c'est-à-dire en général une pelle mécanique, qui vient toucher notre réseau, et malheureusement les personnes décédées sont pratiquement tout le temps les personnes qui conduisaient la pelle ou qui étaient sur les travaux. Nous n'avons donc pas d'incident significatif depuis ces 60 ans d'exploitation liés au vieillissement de nos ouvrages. Cela ne nous empêche pas de nous en préoccuper. Nos canalisations de transport sont de l'acier, on peut penser que l'acier que l'on met dans le sol vieillit et va rouiller – pour utiliser des termes communs –, mais nous les protégeons, nous enrobons nos canalisations, et ensuite nous passons des courants dans cet acier, qui permet de les protéger cathodiquement contre la corrosion. Enfin, nous surveillons pour vérifier si justement nous n'avons pas de points de corrosion ou d'éléments de faiblesse qui pourraient apparaître.

Aujourd'hui, nous passons régulièrement dans nos canalisations de transport des pistons qui nous permettent de voir s'il y a ces problèmes. Il nous arrive parfois de réparer quelques défauts, mais ce sont toujours des défauts mineurs. Les constats que nous faisons aujourd'hui, c'est que par rapport à ce que l'on imaginait il y a trente ou quarante ans comme étant la fin de vie de nos canalisations, aujourd'hui nos canalisations sont en bon état. Nous avons en effet des programmes de renouvellement à des périodes assez longues, mais nous ne sommes pas face à des vieillissements de réseaux qui nous feraient avoir besoin de remplacer de grandes longueurs de canalisation de manière systématique. En revanche, un de nos points d'attention est de suivre ce vieillissement.

Loïc JOURNEL, chef d'exploitation du site Total de Gargenville - Je suis responsable de l'établissement pétrolier de Gargenville et également exploitant du pipeline de l'Ile-de-France, qui part du Havre, qui relie Gargenville à la raffinerie de Grandpuits en Seine-et-Marne. En complément de ce qu'ont dit Mesdames Papès et Decaux, en quelques chiffres, nous recevons en moyenne 10 000 demandes d'information de travaux sur notre canalisation. Nous répondons à toutes ces demandes que ce soit des demandes de permis de construire, nous avons du personnel qui est en relation fréquente avec les mairies, notamment avec le service technique. Nous faisons vraiment un travail en concertation avec les mairies, pour justement prévenir toute agression extérieure lors de travaux, que ce soit à titre individuel ou des projets plus importants.

Nous réalisons des études de sécurité, à l'issue desquelles nous mettons en place des mesures compensatoires, en fonction notamment de l'augmentation de l'urbanisation. Par exemple, sur 2011-2012, en Ile-de-France, nous avons réalisé 5 millions d'euros de travaux, c'est-à-dire que nous mettons en place un dallage au-dessus de la canalisation, pour la protéger d'une agression extérieure. Nous sommes actuellement en train de le faire sur la commune d'Élancourt.

Comme l'a dit Madame Decaux, notre canalisation date de la fin des années 60, elle est en très bon état. Un des éléments pour la conserver en bon état est la protection cathodique. Nous avons donc une surveillance très fine de l'efficacité de cette protection cathodique. Après avoir passé des pistons ou racleurs instrumentés, nous pouvons être amenés à faire des réparations sur des portions, et nous gardons effectivement un historique, pour voir l'évolution du passage d'un racleur à un autre.

Concernant l'intervention de Monsieur Stref, en tant qu'industriel responsable tout comme l'est de GRTgaz ici présent, j'ai trouvé un peu dommage d'évoquer la notion de « maquillage de données » lors de votre introduction. On passe un racleur instrumenté, c'est dépouillé, il y a énormément de données. Il faut généralement plus d'un an pour dépouiller les données. Après, nous faisons des travaux. Notre priorité est de ne pas avoir d'accidents majeurs.

Questions et remarques des participants

Christophe GOSSELIN, UIC (Union des Industries Chimiques) Ile de France – *Vous parliez d'environ trois accidents par jour sur les réseaux d'Ile-de-France, ce qui est important. Néanmoins, avez-vous des statistiques sur les causes d'accidents ? Est-ce que ce sont des travaux non déclarés, des problèmes de manque de surveillants ? Est-ce que c'est des problèmes de pose de réseaux qui ne sont pas au plan, qui ne sont pas à notre profondeur ? Est-ce que l'on a quelques idées sur ces causes-là, afin de pouvoir faire de la bonne prévention.*

Aurélié PAPÈS – Nous avons bien sûr de nombreuses informations, nous suivons cela de près. Lorsque je parle de trois accidents par jour, ce sont bienheureusement plutôt des incidents que des accidents, dans la grande majorité des cas ; ce sont des choses qui sont réglées assez rapidement, cela nécessite une réparation et puis dans les quatre à cinq heures les choses sont réglées, heureusement.

Concernant les causes, il est intéressant d'avoir en tête plusieurs éléments.

Le fait que les branchements, qu'il s'agisse des branchements électriques ou des branchements au gaz, sont souvent des points sensibles. En Ile-de-France, pratiquement 80 % des dommages se produisent sur ces branchements. Il y a de gros efforts à faire sur leur cartographie.

Actuellement, le nombre de travaux réalisés sans DICT (déclaration d'intention de commencement de travaux) est extrêmement faible par rapport au grand nombre de dommages. Bien sûr, ce sont des situations à éviter, ce sont des situations très préoccupantes et sur lesquelles nous intervenons sur des inspections. Des sanctions sont prévues pour les travaux réalisés sans ces procédures, mais ce n'est pas cela qui explique ce grand nombre de dommages.

Beaucoup de travaux sont urgents. Nous avons remarqué que les travaux déclarés « urgents » sont souvent des travaux accidentogènes, parce que cela se fait très rapidement, on a moins le temps d'étudier les plans, et cela est plus compliqué.

Pour près de 25 % des dommages en Ile-de-France, l'entreprise a fait ce qu'il fallait en termes de démarches réglementaires. En revanche, elle n'a pas les plans sur place de l'exploitant du réseau. Ils sont au bureau ou dans la voiture du chef de chantier, mais ils ne sont pas sur place.

Il y a aussi un manque de précision de la cartographie, on le sait et c'est aussi un des axes de la réforme. Il y a de nombreux réseaux en Ile-de-France, et la cartographie n'est pas toujours assez précise. Ce sont des points à améliorer.

Peut-être avez-vous d'autres questions plus précises sur ce sujet.

Henri STREF, Vice-président ASEE – Je voulais répondre sur Total. Mon but n'était pas d'accuser ou de faire une polémique. Pour résumer un peu ma pensée, je vais prendre un parallèle. Aujourd'hui, sur les bacs de stockage, vous devez faire des contrôles et vous le savez, en particulier sur les fonds de bacs qui sont assez fragiles. Aujourd'hui, l'Administration a émis une réglementation assez précise, avec des seuils, pour dire que tel bac doit être détruit, que tel fond de bac doit être remplacé ou réparé ; il y a des normes très précises.

Je voudrais attirer l'attention, peut-on faire le même type de réglementation sur les pipes ? On parle de bilan, il est vrai que, tous les jours, vous faites des raclages qui détectent la moindre anomalie de quelques dizaines de millimètres, mais qu'est-ce qui fait que vous devez réparer tel jour ou dans deux mois ou dans six mois ? En ce qui concerne l'accident de Saint-Martin-de-Crau, ils avaient détecté le défaut, ils avaient programmé la réparation ; manque de chance cela a lâché avant. L'Administration peut-elle mettre des règles claires et précises pour l'industriel, de sorte à éviter les accidents comme Saint-Martin-de-Crau ?

Caroline HENRY – Je vais juste intervenir par rapport au bac, parce que nous ne sommes plus dans les canalisations de transport, mais nous sommes bien dans la réglementation des installations classées, et l'on est bien aussi dans une approche vieillissement. On a donc toute une réglementation liée au vieillissement, et l'on a des guides. On n'a pas des valeurs précises selon lesquelles au bout de dix ans, le bac, on le met à la poubelle ; ce n'est pas cela. C'est effectivement par du contrôle régulier, au cours duquel on va regarder le vieillissement des installations, et proposer à l'exploitant des mesures correctives. Mais nous n'avons pas une réglementation très précise non plus.

Aurélié PAPÈS – Pour compléter, j'ajouterai que l'analogie peut vraiment être faite avec les canalisations. Lorsque des défauts sont remarqués, il y a des guides pour voir ce qu'il faut faire, s'il faut réparer tout de suite ou pas. La préoccupation des transporteurs est vraiment d'éviter l'incident ou l'accident. On anticipe souvent ce qui est préconisé par ces guides. Je pense que l'on peut faire l'analogie, c'est un petit peu la même chose.

Sur le plan de modernisation et la thématique vieillissement, vous l'avez vu, ce sera présenté aux Assises. Les canalisations de transport sont dans la même politique et dans la même idée. Comme il y a des guides pour les installations classées, il y a aussi, au niveau des guides techniques applicables aux canalisations, beaucoup de choses à mettre en place pour lutter contre le vieillissement. Je crois que l'analogie peut vraiment tout à fait être faite sur cette thématique.

Paul LE BIHAN, Maire de Porcheville – Je voudrais revenir sur le transport. Comme vous le savez, Porcheville se trouve entre Limay et Gargenville, et compte tenu des modifications apportées par la SARP, qui se trouve maintenant en Seveso Haut, Porcheville est traversée par le RD146 et n'est pas interdit aux camions, pas plus qu'aux matières dangereuses. Serait-il possible qu'une modification soit apportée non pas à l'interdiction des camions, mais qu'il y ait au moins un panneau interdisant cette traversée aux camions transportant des matières dangereuses ? D'ailleurs, pour aller à la SARP, ils ont tout loisir de sortir à Mantes-la-Ville et de reprendre le pont et la rocade qui les ramènent directement à la SARP. Cela permettrait peut-être d'éviter un jour un accident, étant donné la configuration de cette RD146 qui traverse la commune et qui est très dangereuse. D'ailleurs, s'il y avait un radar, cela changerait peut-être les choses, parce que les méandres rendent impossible le contrôle des camions. Le jour où il y aura un accident, ce sera trop tard. Voilà le premier point.

Le deuxième point concerne la maîtrise de l'urbanisation. Quand on parle de la maîtrise de l'urbanisation, il faudrait peut-être revoir ce problème, que j'ai déjà évoqué d'ailleurs à Gargenville, concernant le devoir de précaution, compte tenu de toutes ces sociétés qui sont classées soit Seveso haut soit Seveso bas. Il serait nécessaire d'avoir une modification de la loi SRU, (solidarité renouvellement urbain) pour éviter justement la densification de la population, tout du moins sur ces endroits, ce qui nous éviterait de payer les pénalités. Nous n'allons plus avoir de terrains, et les terrains sur lesquels nous allons construire vont se trouver prisonniers entre, d'une part, Limay et toutes les industries classées Seveso, et le PPRT qui se joue actuellement sur la société Total, d'autre part.

Caroline HENRY – Merci Monsieur le Maire. Nous notons toutes vos remarques. Je pense que nous n'allons pas pouvoir apporter une réponse aujourd'hui à ce sujet, que vous nous rappelez régulièrement.

Jacqueline MICHARD, Association AEVS 78/CAPESA – *Je voulais faire une petite remarque concernant vos réseaux. Ne serait-il pas possible qu'il y ait une carte dans chaque commune ?*

Anne-Sophie DECAUX – On peut se renseigner auprès des communes, pour savoir où sont les réseaux et quels sont les réseaux qui sont sur la commune.

Jacqueline MICHARD, Association AEVS 78/CAPESA – *Je le sais, parce que je connais l'histoire de la commune, mais les gens qui travaillaient sur le réseau ne le savaient pas.*

Anne-Sophie DECAUX – En tant que transporteurs, nous déposons des plans, avec ce que l'on appelle des « bandes de zonage », dans chaque commune, et cela depuis de nombreuses années, donc chaque mairie en a. Il est vrai que nous, transporteurs, nous étions jusqu'ici assez réticents à donner des plans en assurant la précision, parce qu'il ne faudrait pas non plus que les entreprises qui interviennent avec ces plans pensent qu'elles sont en toute sécurité et qu'elles ne nous interrogent pas sur leur possibilité de faire des travaux à cet endroit-là en toute sécurité. Nous avons eu ce débat, à l'époque, y compris en interne, sur quel type de plan et quelle précision, etc. Il y a donc effectivement des plans dans les communes.

Dans les communes, vous voyez la bande dans laquelle si une entreprise va réaliser des travaux elle doit se rapprocher des concessionnaires présents sur la commune et, entre autres de GRTgaz pour demander s'il y a des réseaux, à quel endroit et qu'en cas de proximité entre les travaux de transport de gaz, GRT Gaz vienne voir s'il y a un risque ou pas, pour prendre les précautions nécessaires. Néanmoins, nous n'avons pas le souhait que les entreprises aient simplement un plan en poche, ne contactent pas les concessionnaires et se débrouillent toutes seules, car ce serait, je pense, un nouveau risque.

Christophe GOSSELIN, UIC Ile de France – *Le fait d'avoir des plans précis à la disposition du grand public, n'est-ce pas aussi prendre des risques ?*

Aurélié PAPÈS – C'est pour cette raison que la réglementation a prévu ce point. Madame Decaux l'a évoqué, ce sont des bandes de zonage. Dans la réglementation précédente, c'était 200 mètres, je crois, et dans la nouvelle ce sera 100 mètres de part et d'autre, précisément parce que ce sont des réseaux sensibles pour la sécurité. C'est la raison pour laquelle ce qui a été communiqué, ce sont des bandes. Après, de manière très ponctuelle, lorsque les gens font des travaux dans une zone très précise, ils ont des informations plus précises. Mais il n'y a pas une communication, et vous ne pouvez pas trouver, sur Internet ou ailleurs, des choses très précises pour savoir où passent ces réseaux, et c'est exactement pour cette raison-là.

Loïc JOURNEL, chef d'exploitation du site Total de Gargenville – Lorsqu'il y a des travaux à proximité de notre canalisation, quelqu'un de la société vient au début des travaux, pour repérer exactement le tracé de la canalisation, justement pour éviter de partir avec trop de confiance sur un emplacement précis.

Eric BELGIOINO, chef d'Etat major du Groupement Ouest – SDIS 78 – Je voudrais simplement compléter les propos des transporteurs. Suite à l'événement tragique que nous avons connu, nous sapeurs pompiers, à Lyon, en 2008, dû à une explosion de gaz, notre Direction générale à la sécurité civile s'est rapprochée des transporteurs pour mettre en place une doctrine, sous la forme d'une procédure que l'on appelle chez nous « la procédure gaz renforcée ». Lorsqu'une fuite a lieu sur la voie publique, cette procédure a pour objectif d'améliorer les délais d'intervention des différents services, pour arriver à maîtriser plus rapidement les risques suite à une fuite de gaz, pour assurer une meilleure coordination entre les différents services, entre les transporteurs et nos services, pour réaliser une coupure beaucoup plus rapide de cette fuite, et puis appliquer une nouvelle doctrine opérationnelle, avec un envoi de moyens d'incendie de secours assez conséquents pour évacuer la population qui serait soumise à ce risque indirect. Enfin, après chaque procédure gaz renforcée mise en œuvre, un retour d'expérience est mis en place pour évaluer l'efficacité des secours et l'efficacité également du transporteur pour maîtriser ce risque.

Anne-Sophie DECAUX, Directrice adjointe de la région Val de Seine, GRTgaz – Je vais simplement apporter une précision. L'accident de Lyon a eu lieu sur un réseau de distribution, et non sur un réseau de transport.

Je voudrais également préciser que la différence entre le transport et la distribution tient à la pression et aussi aux diamètres de canalisation. Nous n'avons pas d'accident sur notre réseau de transport, mais il est vrai que nos collègues distributeurs en ont un petit peu plus. Aurélie Papès parlait tout à l'heure de trois accrochages par jour, globalement, sur le réseau de distribution de gaz, alors que nous n'en avons même pas trois par an sur les 6 000 kilomètres de réseau que je couvre, heureusement.

Je vous livre une petite anecdote. Pourquoi y a-t-il plus d'accrochages sur le réseau de distribution ? Après l'accident de Bondy, j'ai discuté avec des entrepreneurs de BTP, parce que les mêmes entreprises travaillent pour la distribution et pour nous. Une de leurs remarques a été de dire : « *En termes de transport, on avait conscience du risque. Donc, quand il y a un réseau de transport, quand on sait que l'on n'est pas très loin, on va systématiquement se rapprocher de vous, et c'est une protection pour les transporteurs, en plus de tout ce qu'il met en œuvre.* » En revanche, les entreprises de travaux se disaient que le fait d'accrocher un branchement sur un réseau de distribution de gaz ne présentait pas beaucoup de risques et que ce n'était pas trop grave. En fait, ils se sont rendu compte, malheureusement, avec l'accident de Bondy, du risque, y compris sur les réseaux de distribution.

Jacky DIGARD, ERDF/GRDF – *Ce n'est pas une question, simplement une remarque. Monsieur Belgioino a parlé de la PGR (Procédure Gaz Renforcée), elle est effectivement signée au niveau national entre GRDF et le représentant du SDIS national.*

Par ailleurs, et c'était dans les trois petits points de Madame Papès, les réseaux électriques sont concernés aussi par le décret anti-endommagement ; ils n'ont pas été cités. Il est vrai que les électrons ne sont pas une matière forcément considérée comme dangereuse. Ceci étant, l'impact de l'incident de Vélizy sur les entreprises qui ont été privées d'électricité n'a pas été négligeable. Les réseaux électriques, que ce soit ceux exploités par ERDF ou RTE sont bien sûr concernés par le décret anti-endommagement.

Aurélien PAPÈS – C'est vrai, et je m'excuse d'avoir oublié. Je veux vraiment rétablir ce point. Il y a effectivement aussi beaucoup de dommages sur l'électricité et sur les branchements, peut-être même plus que sur le gaz. Et il y a aussi des risques, parce qu'il y a aussi des blessés. On parle plus souvent de gaz et moins d'électricité, mais c'est un tort.

Caroline HENRY – Il est vrai que l'on parle beaucoup de canalisations de transport, alors que nous avons vu que cela représente dans les transports une part moins importante que le transport par route. Madame Decaux a beaucoup parlé des canalisations de transport. Monsieur Journal en a parlé un peu par rapport aux canalisations de transport de liquides inflammables.

Je vais donner la parole à Monsieur Verdier, qui représente la SARP Industries, et qui va nous parler un petit peu du transport routier de matières dangereuses et de l'approche d'un industriel par rapport à cette matière dangereuse que l'on met sur la route.

Le transport routier de matières dangereuses

Par Florent VERDIER, chargé de sécurité, SARP Industries Limay

Je crois que nous avons été présentés par Monsieur le Maire de Porcheville ! Je souhaite attirer l'attention sur le fait que lorsque nous, SARP Industries, nous traitons des déchets, le transport des matières dangereuses ou des déchets est non pas un peu particulier, mais presque. Il faut rappeler en effet que le déchet est sous la responsabilité du producteur et la partie du transport est aussi sous sa charge, même si bien souvent il le sous-traite soit à des transporteurs collecteurs soit à un transporteur de matières ou de produits neufs.

Sur SARP Industries, notre action en matière de transport est peut-être essentiellement tournée vers la prévention. Dans le cadre des déchetteries, nous avons engagé une formation destinée aux agents au tri, pour éviter l'incompatibilité des déchets, puisque des réactions chimiques peuvent se produire au niveau de la déchetterie. Cela représente d'ores et déjà un risque sur place, au niveau de la commune et au niveau du siège de la déchetterie.

Dans un deuxième temps, toujours pour assurer une meilleure sécurité en termes de transport, puisque si cela est assez bien trié pour éviter toute incompatibilité, les risques sont réduits risques au niveau du transport. Et bien évidemment, en matière de réception du déchet, si au cours du transport tout s'est bien passé, on diminue également les risques de réactivité lorsqu'il arrive sur notre site. Cela a un intérêt pour nous au regard du risque. Cela a également un intérêt pour le tri et le traitement du déchet, mais avant tout pour la Communauté d'agglomération et la commune, afin d'éviter les risques et les accidents au niveau des déchetteries. Car il n'est pas toujours facile d'éviter une réaction chimique quand tous les déchets sont mélangés et qu'ils ne sont pas forcément dans des emballages agréés et conformes, comme ceux que l'on peut trouver sur les produits neufs, avec des emballages agréés et conformes à la réglementation, comme le disait Monsieur Henri par rapport au conseiller ADR.

Sur le transport des déchets, même si le transport est à la responsabilité du producteur, il faut savoir que le transport de déchets est soumis, à un bordereau de suivi de déchets. Dans la partie Transport de ce document, il y a une case obligatoire pour le transport et qui est également remplie par le producteur, qu'il ait un conseiller ou pas. Ce n'est pas toujours facile, car en fonction de sa nature le déchet ne rentre pas forcément impérativement dans le document en titre de l'ADR. Bien souvent, il est mis dans des rubriques non spécifiées par ailleurs, puisqu'un déchet peut varier.

Pour ce qui est des industriels, malgré nos formations dans le domaine des déchetteries, la réactivité du déchet est sous-estimée, et pourtant il peut réagir. Un déchet peut être un revenu de production, c'est-à-dire que, pour des raisons de qualité ou de conformité, cela ne convient pas. À ce moment-là, il est stipulé en tant que déchet. Pour autant, il peut avoir la même réactivité qu'un produit neuf, au sein de l'entreprise certes, mais également au niveau du transport.

Autre partie que nous avons développée sur SARP, pour également inciter et avoir une meilleure appréhension du risque du transport « Matières dangereuses » du déchet, nous avons mis en place une formation, en collaboration avec l'équipe spécialisée aux risques chimiques, pour appréhender et mieux connaître le déchet, ses caractéristiques et sa réactivité. Cela nous permet d'avoir une meilleure collaboration et d'appréhender également les accidents face aux déchets, comment se débrouiller et arriver à mener une action d'intervention. Je pense que nous allons tous à la déchetterie, et lorsqu'on ne veut plus de notre garage ou de notre abri de jardin, on apporte tout cela à la déchetterie. Vous imaginez que la réactivité de l'ensemble de ces déchets peut provoquer quelque chose de néfaste pour la population.

Cette partie concernait la formation des intervenants. L'autre partie, qui a été déployée depuis quelques années, avec l'ensemble de la profession, avec les transporteurs collecteurs, a été la mise en place d'un rinçage de l'ensemble des produits vrac, donc des citernes, pour diminuer la réactivité entre deux déchets qui auraient pu être pris sur un premier transport et avoir été déchargés chez nous. Et puis, le transporteur part faire une autre mission, il prend un autre déchet, et il y a une réactivité. À la suite d'un retour d'expérience malheureux, il y a eu une convention sur l'ensemble de la profession, stipulant d'avoir un rinçage. Il ne s'agit pas d'un nettoyage ni d'un dégazage, mais cela permet de limiter les risques en matière de transport. Car en matière de transport, nous avons du déchet.

Voilà les points que je voulais aborder. Pour répondre à vos questions, je suis accompagné de deux personnes de l'Entreprise, Madame Carine Bryselbout, qui est responsable du Service QHSE, et Monsieur Chalmandrier, responsable du transport. N'hésitez pas à nous poser des questions.

Questions et remarques des participants

Bernard HELDT, SIAAP – *J'aurais voulu savoir, en quelques mots, comment se fait concrètement la prise en charge du camion à l'arrivée chez vous.*

Florent VERDIER, SARP Industries – Le déchet ne vient pas chez nous par hasard. Il subit néanmoins tout un circuit, c'est-à-dire qu'avant de prendre le déchet, le producteur du déchet nous envoie un échantillon, que nous analysons en fonction d'un certain nombre de critères, pour définir, dans un premier temps, si nous pouvons le traiter. Si nous pouvons le traiter, nous formalisons bien évidemment un envoi de devis auprès du producteur du déchet. Si les deux parties sont d'accord, le déchet sera pris en charge. Mais avant tout, un rendez-vous sera fixé avec l'industriel et nous-mêmes, pour qualifier le traitement du déchet en fonction de nos installations. On peut avoir des installations qui sont saturées, et l'on ne peut pas se permettre de laisser le camion pendant plusieurs jours ou plusieurs semaines dans la cour, en attendant de le traiter.

Bernard HELDT – *En corollaire à la question, il y a l'autre aspect. Je pense que vous intervenez également chez l'industriel. Il se trouve que nous sommes clients. En tant qu'industriel, on peut avoir des situations « d'urgence », par exemple s'il faut vidanger une cuve extrêmement rapidement, parce qu'elle fuit. Dans ce cas, vous intervenez, et qu'elles sont les dispositions pratiques que vous prenez ?*

M. CHALMANDRIER – Avec une prise d'échantillon, avec un certificat d'acceptation.

Carine BRYSELBOUT, SARP Industries – A priori, vous avez tout de même connaissance de la nature du produit qui est dans votre cuve. Dans le cadre d'une procédure d'urgence, nous avons intégré ce type de situations. En général, il s'agit souvent de produits neufs. Vous avez donc une très bonne connaissance de ce qui a dans votre cuve. Il peut s'agir également de déchets. Soit vous êtes déjà client et nous avons connaissance de votre déchet, et vous avez d'ores et déjà un certificat d'acceptation préalable. Pour nous, ce n'est pas quelque chose de nouveau, mais cela justifie simplement d'enclencher une procédure de prise en charge.

Avec un produit neuf, nous avons une procédure un peu accélérée, sur la base de donnée sécurité que vous nous communiquez, par mail par exemple, et l'on peut se positionner a priori, en disant que l'on est capables de le prendre en charge rapidement.

S'il s'agit d'un déchet que vous connaissez mal, parce qu'il y a eu réaction entre plusieurs cuves et que vous avez tout de même connaissance des différents produits qui ont pu rentrer en réaction. Nous devons donc être capables, avec vous, puisque vous savez ce qui s'est passé à ce moment-là, de remonter sur les différents produits qui sont susceptibles d'être ensemble. Nous allons donc travailler avec vous pour définir la nature du camion que l'on doit vous envoyer. Monsieur Chalmandrier dispose d'une certaine flotte, même si elle est limitée, de camions suffisamment robustes pour prendre en charge des déchets très agressifs. On va vous envoyer un camion en urgence, pour venir pomper et faire un peu de place dans nos installations pour le prendre en charge.

De toute façon, quelle que soit la situation, planifiée ou pas, lorsque le camion arrive, il fait forcément l'objet d'un contrôle à l'arrivée, avec un échantillon et toute la batterie de tests qui correspond. Nous sommes organisés pour pouvoir répondre à des situations d'urgence. Il nous arrive parfois d'être sollicités par les services préfectoraux, pour répondre à ce genre de situations. Ce sont des choses qui sont déjà encadrées et prévues.

Nous comptons également sur la bonne foi de l'industriel, lorsqu'il nous appelle en urgence, pour nous dire s'il s'agit plutôt d'un acide, d'une base, d'un solvant hautement volatile, d'un produit cancérigène, un peroxyde qui n'aime pas trop qu'on le chatouille. Au niveau de la maîtrise du risque, il faut que vous puissiez nous accompagner, pour que nous puissions protéger vos opérateurs, les nôtres et également l'intégrité de nos cuves, notamment s'il faut les transporter sur Nantes.

Florent VERDIER, SARP Industries – Je voudrais ajouter un point par rapport à cela. Nous sommes capables de réagir assez vite, comme le disait Madame Bryselbout, puisque nous avons réceptionné, l'année dernière, un déchet qui venait de Bretagne en urgence. Les pompiers du Morbihan étaient sur une intervention avec une problématique de déchets, et ils nous ont sollicités pour la prise en charge de ce déchet extrêmement sensible. Nous avons donc pu avoir une réactivité forte et le prendre le soir même. Il a donc fait le trajet de Bretagne, et nous avons pu le prendre au sein de SARP dès le soir, en collaboration avec les pompiers des Yvelines et la protection civile également. Nous avons associé tous ces acteurs par rapport au risque de ce déchet, en tout cas sur le transport, puisqu'il avait été transporté sous escorte motorisée de la gendarmerie.

Par ailleurs, en matière de transport, lorsqu'on détecte, justement par rapport à l'échantillon que l'on peut avoir au départ, un risque pour nos installations, qui peut présenter un problème potentiellement particulier ou qui nécessite des engagements techniques sur nos installations, nous avons une procédure dite de déchets à risque, c'est-à-dire qu'ils peuvent être potentiellement plus réactifs. Dans cette procédure, nous pouvons être amenés à demander au transporteur de prendre certaines prérogatives pour assurer le transport en sécurité, sous la responsabilité du producteur bien évidemment, et nous permettre derrière d'aménager certains dispositifs sur le véhicule en question, afin de le traiter en toute sécurité.

Christophe GOSSELIN, UIC Ile de France – Jusqu'à ce jour, seule l'Ile-de-France n'avait pas d'appui TRANSAID pour appuyer les secours publics. Ce manque va être bientôt comblé, puisque sous l'impulsion de l'UIC Ile-de-France, un centre d'appui TRANSAID va être mis en place sur l'Ile-de-France. Nous le faisons avec le concours de SARP Industries, qui va accueillir cette plate-forme TRANSAID pour l'Ile-de-France. En cas d'alerte, le rôle de la plate-forme est soit de donner des informations sur la nature du produit chimique qui est en cause, soit de donner des conseils techniques. L'idée est que les chimistes et les industries chimiques sont tout de même les gens les mieux placés pour parler des produits chimiques et savoir comment les manipuler, d'où l'idée de ce réseau. Ce réseau va donc se compléter par la mise en place de ce centre d'appui sur l'Ile-de-France.

Caroline HENRY – C'est une très bonne nouvelle, que l'on peut saluer effectivement, car nous avons le même type de cellule d'appui pour les installations industrielle, qui est basée à l'INERIS et qui s'appelle la CASU (Cellule d'Appui aux Situations d'Urgence). J'ignorais que TRANSAID n'était pas présent en Ile-de-France.

Christophe GOSSELIN, UIC Ile de France – La décision officielle a été prise lundi seulement.

Caroline HENRY – Nous avons donc cette information en exclusivité.

Philippe DEFOORT, Cryospace – Nous sommes un GIE entre Air Liquid et Astrium, et nous sommes installés sur le site d'Astrium, aux Mureaux. Nous avons une quantité relativement limitée de déchets et, comme beaucoup d'entrepreneurs, je pense, nous les faisons traiter par une plate-forme de regroupement. Dans le cas d'un regroupement et d'un transport de déchets vers un éliminateur, qui est responsable ? Est-ce le producteur de déchets à l'origine ou est-ce la plate-forme de regroupement, qui peut éventuellement placer avec nos déchets d'autres déchets qui ne sont peut-être pas compatibles ?

Carine BRYSELBOUT, SARP Industries – Réglementairement, le producteur du déchet est responsable du devenir de son déchet jusqu'à son stade ultime. En disant cela, je n'ai fait que citer la loi. Dans les faits, il y a un certain nombre d'éléments de partage de responsabilité, notamment au travers du choix du prestataire que vous allez faire, du bordereau de suivi de déchet, qui a vocation tout de même à un partage au moins moral de la responsabilité. Toutefois, il me semble que s'il y a un problème et que l'on est capable de vous retrouver, vous ferez partie du lot. Réglementairement vous en faites partie, notamment si l'on est capable de retrouver la traçabilité aux travers des annexes 2 qui vont être associées au bordereau du collecteur.

Nous faisons, par exemple, du transit regroupement, c'est-à-dire que nous allons collecter tous les bordereaux des déchets qui arrivent chez nous, pour les renvoyer vers un sous-traitant capable de

prendre en charge les déchets un peu pointus. Toute la traçabilité est donc bien associée, et vous en faites partie. Nous avons, en tant que transporteur, la responsabilité de respecter la réglementation. Madame Henry pourra affiner, en termes de jurisprudence, mais en théorie il s'agit d'un partage de responsabilités.

Caroline HENRY – Il s'agit effectivement d'un partage des responsabilités. Je vais parler un peu de retours d'expérience même si on n'est plus sur du déchet dangereux. Vous avez tous entendu parler de la plate-forme de Limeil-Brévannes (94), où l'on a découvert un gros tas de déchets. Aujourd'hui, on est dans la recherche de responsabilité, c'est-à-dire dans la recherche des gens qui ont déposé des déchets sur ce site, pour qu'ils puissent participer à l'élimination de ce tas. Il s'agit donc exactement du même principe.

Philippe DEFOORT, Cryospace – J'aurais voulu compléter, parce que la plate-forme de regroupement part du principe qu'elle a un code nomenclature sur son déchet, du moins nous l'envoyons avec un code nomenclature. Si cette plate-forme de regroupement, change le code nomenclature en effectuant ce regroupement, sommes-nous toujours alignés à la même problématique ? Le déchet ayant évolué, puisque ce n'est plus le même code nomenclature, nous ne sommes plus vraiment le producteur.

Caroline HENRY – Effectivement, vous êtes le producteur du déchet, et tout ce qui s'est passé derrière sera à prendre en compte. Je ne peux pas répondre à cette question, qui est un peu complexe.

*Transports de matières dangereuses, la situation perçue par la Collectivité
Par Jean-Luc SMANIO, Directeur général adjoint, chargé environnement – CAMY*

Les cartes sur lesquelles nos élus travaillent et sur lesquelles les membres du Comité de développement travaillent sont actuellement élaborées dans le cadre de la détermination du Projet de territoire, que les élus auront à valider après l'avis du Comité de développement.

Cette carte fédère l'ensemble des zones à risque des transports potentiellement à risque. On voit les pipelines, les transports gaz, les voies ferrées, l'autoroute, la Seine... On constate que le territoire de la Camy est particulièrement encombré partout. Il faut aller tout à fait au bout de la boucle de Guernes, et encore, si l'on cherchait bien, je pense que l'on trouverait des choses.

Cette carte est la même que la précédente, mais avec une autre organisation. Nous avons indiqué les périmètres de zones à risque. Entre les zones de couleur marron foncé et vert clair, il n'y a pas grand-chose de libre. Lorsqu'on évoque la maîtrise de l'urbanisation par rapport au projet de nos élus de développer le Mantois, on mesure bien que cela passe forcément par des compromis et qu'il s'agit d'une équation difficile entre les différentes contraintes.

En ce qui concerne le pouvoir du maire, il reste, au titre de la sécurité de sa commune, en première ligne de la sécurité pour sa population. Mais les collectivités territoriales n'interviennent pas ou pratiquement pas sur la nature des produits déplacés, que ce soit par le transport fluvial, par le transport ferroviaire ou par le transport routier – et je ne parle pas de l'aérien. Clairement, à la Camy, on regarde passer les camions, et cela n'est pas notre problème. Nous intervenons éventuellement pour essayer de désengorger l'A13, pour mettre des panneaux de sens interdit, de sens unique ou la réglementation de ce type, mais pas sur l'aspect danger.

De la même manière, les collectivités territoriales n'interviennent pas directement dans le domaine de la production, du stockage ou de la transformation de produits dangereux, soit ils ont été approvisionnés localement soit ils seront expédiés à l'extérieur de leur périmètre. Sur ce point, ce sont les collègues qui sont autour de la table qui sont intervenus. Le maire intervient pour développer le territoire, pour développer la vie économique, pour signer les permis de construire, mais il n'intervient pas directement sur ce champ-là. Donc, tout va bien ? Ce n'est pas sûr !

L'accident gravissime à Bondy, en octobre 2007, a été évoqué. A Noisy-le-Sec, en décembre 2007, un immeuble effondré. J'ai pris cette image de l'endommagement d'une canalisation de transport de gaz, en décembre 2009, parce que l'on est tout de même assez bien desservi en pipelines et en transport de gaz sur la région. Là aussi, suite à des travaux. Et là aussi, il y a eu des morts.

Le sous-sol des collectivités territoriales est un espace restreint, encombré d'une multitude de réseaux et où, clairement, la norme n'est pas applicable. D'expérience, lorsqu'on reprend les contraintes techniques d'écartement de réseaux, cela ne passe pas. Le facteur humain a été évoqué tout à l'heure, j'y reviendrai. Il faut bien évidemment desservir la population, il faut bien évidemment apporter le service, et il faut donc le faire dans ces conditions-là.

Le sous-sol des collectivités territoriales est donc cet espace restreint encombré de réseaux, immobiles, mais dans lequel les produits se déplacent. Les communes ont la responsabilité de gérer ces réseaux dans le domaine public.

En France, il y a 4 millions de kilomètres de réseaux, dont 1/3 aériens et 2/3 enterrés ou subaquatiques, ce qui est assez considérable.

Sur ces 4 millions de kilomètres de réseaux :

- 40 % sont sensibles pour la sécurité : électricité ; gaz ; matières dangereuses ; réseaux ferroviaires – la commune n'est pas concernée – ; réseaux de chaleur ;
- 60 % sont non sensibles pour la sécurité : communication électroniques, eau, assainissement, mais ils sont évidemment sensibles pour la vie économique et pour les usagers.

Il y a peu de temps, un câble Télécom a été accroché et Auchan ou Carrefour n'avait plus accès à Internet. Bref, c'est clairement un problème. J'ai eu l'expérience de voir une canalisation de 400 mm d'eau exploser au bas d'un château d'eau, la rue a disparu dans le quart d'heure qui a suivi. Même si cela n'est pas sensible, c'est forcément très problématique pour le fonctionnement de notre société.

Les collectivités interviennent sur les travaux de voirie dans le domaine public. Je le disais, les collectivités ont à gérer le domaine public et le sous-sol. On imagine qu'il y a entre 5 et 10 millions de chantiers par an. Théoriquement, dans le cadre de l'ancienne réglementation, ces travaux justifient l'envoi d'une demande de renseignements en amont. En phase de préparation de l'intervention, ils justifient une déclaration d'intention de commencement de travaux.

Je voudrais relater une expérience, un témoignage personnel. Lorsque j'ai représenté la puissance invitante, dans cet hôtel de la Camy, mes interlocutrices du SPI Vallée de Seine m'ont dit : « *Monsieur Smanio, nous souhaitons que vous interveniez, vous représentez la parole des collectivités locales.* » Mais TMD, cela ne me disait pas grand-chose. Transport Matières Dangereuses, je voyais cela un petit peu comme « le salaire de la peur » ; ce n'est tout de même pas mon quotidien. Et puis, on m'a fait remarquer que les DICT servaient peut-être. J'ai 35 ans de métier et j'ai toujours dirigé des services techniques, j'ai toujours eu des services voirie, j'ai toujours eu à gérer des DICT, et je n'y ai pas pensé spontanément. Pourquoi ? Parce que c'est le quotidien fondamental, cela représente le secteur du courrier le plus important des services techniques d'une collectivité. Il y a deux choses, soit les raccordements à l'assainissement soit les DICT, et cela est donc traité en tâche de fond. Encore une fois, je parlais du facteur humain, c'est la routine. Et la routine n'est malheureusement pas favorable à l'attention et à la prise de responsabilités.

Voici les éléments que je veux rappeler, d'autant plus que nous intervenons dans les conditions dans lesquelles nous intervenons aujourd'hui. Actuellement, on estime à plus de 100 000 les endommagements de réseaux chaque année (soit 400 par jour ouvrable), lors de travaux de proximité, dont 4 500 sur les seuls réseaux de distribution de gaz. Il y a très peu d'endommagements sur les réseaux de transport, mais il y a un potentiel de danger très élevé. Pourquoi ? Très clairement, l'identification des exploitants de réseaux est souvent inadaptée. Elle passe par les collectivités qui sont chargées de recevoir les informations et de les mettre à disposition. Toutefois, s'il est vrai que Mantes-la-Jolie, Mantes-la-Ville, la Camy ont des moyens, ce n'est pas forcément le cas de la majorité de nos communes, et même si elles reçoivent des plans, on se demande bien ce qu'elles peuvent en faire. Il y a aussi, là, une vraie capacité d'intervention.

Les maîtres d'ouvrage, parfois, – j'en témoigne – ne sont pas impliqués ou pas suffisamment dans la procédure de demande de renseignements. De plus, malheureusement, les personnes concernées respectent peu la procédure de déclaration d'intention de commencement de travaux. Avec l'évolution réglementaire, les services de Gaz de France nous ont indiqué qu'ils imaginaient que le nombre de DICT allait doubler ; cela témoigne de l'absence d'un grand nombre de ces DICT aujourd'hui.

La dématérialisation des procédures n'est pas aisée et peu pratiquée. À la Camy, les fax et les courriers que l'on reçoit circulent dans les étages pour les différents services. Il faut bien se représenter que la Camy est un des éléments du puzzle. En effet, la Camy a des compétences sur ses réseaux, en l'occurrence l'eau et l'assainissement, éventuellement le câble, qui est quelque chose qui n'est pas absolument clair dans notre gestion aujourd'hui. En revanche, l'éclairage public sera géré par la commune X ou Y, etc. Pour autant, les réseaux de distribution d'électricité et de gaz sont des réseaux communaux. Mais là aussi, historiquement, en termes de responsabilité, ce sont des réseaux qui sont délégués depuis fort longtemps, et dans la mémoire collective EDF s'en occupe, GDF s'en occupe. Ce n'est donc pas un bien communal, qui pourtant devrait figurer en bonne place dans l'actif des annexes budgétaires.

Les informations sont parfois uniquement mises à disposition, si elles existent. Sur ce point, je voudrais un peu m'inscrire non pas en faux par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure, parce que j'ai le plus grand respect pour les industriels qui se sont exprimés et je ne doute pas, et de leur professionnalisme, et de leur grande compétence, mais nous avons le résultat de l'histoire. Et le résultat de l'histoire, dans les zones urbaines, il peut dater d'un ou deux siècles. D'ailleurs, il y a un ou deux siècles, les plans n'étaient pas forcément mal faits, ce sont même souvent les plus jolis, quand ils existent, gouachés ou coloriés au crayon de couleur. Aujourd'hui, je ne suis pas certain que sur les disquettes, CD-ROM et DVD on aura la même conservation de la mémoire, et ce sera un problème pour les générations futures.

Aujourd'hui, le gros problème de la collectivité gestionnaire du domaine public est de savoir ce qui se passe dessous, et tant que l'on n'a pas ouvert, on a tout de même les plus grands doutes. Et lorsqu'on ouvre, en général on a des surprises, pour la raison y compris bête et méchante que les réseaux abandonnés sont toujours là ; ils ne sont plus gérés par personne. Lorsqu'on tombe dessus, on ne sait pas ce qu'il y a dedans, on ne sait pas s'il est abandonné ou pas abandonné. C'est un vrai problème et cela restera une vraie difficulté.

La cartographie n'est pas géoréférencée. L'expérience professionnelle que j'ai est que les seuls collègues qui ont réussi, au cours des quinze dernières années, à avoir des plans précis de leurs réseaux souterrains sont ceux qui ont été obligés de construire un tramway ou un réseau de métro. Là, ils n'ont pas eu le choix, ils ont été obligés de tout cartographier ; il fallait bien que la borne à incendie soit au même endroit pour les pompiers, pour le service de l'eau, pour l'électricité, pour l'éclairage public, la voirie, etc. Ailleurs, lorsqu'on raccroche les plans de tout le monde, on a un nuage de points. C'est très poétique, mais cela ne facilite pas l'organisation des travaux en sous-sol.

Et puis, cela a été dit aussi, les règles de sécurité ne tiennent pas compte des spécificités du chantier et de son environnement. Nous avons vu tout à l'heure, d'ailleurs, que la sécurité du personnel n'est pas assurée et ne peut pas être assurée. Comment faire un blindage dans cet écheveau de réseaux ? C'est une réalité souvent quotidienne.

De nouvelles règles entrent en application en juillet de cette année. Pour ma part, je les ai découvertes la semaine dernière. J'avais lu dans la presse professionnelle que cela bougeait, je m'y suis donc intéressé et je suis presque informé. J'ai retenu qu'elles impliqueront beaucoup plus les collectivités territoriales et les propriétaires de réseaux, ce qui me laisse craindre néanmoins des résultats un peu touffus, au moins le temps que l'organisation prenne son régime de croisière.

Pourquoi les collectivités territoriales sont-elles impliquées ? Tout d'abord parce qu'elles sont gestionnaires du domaine public et de son sous-sol, c'est leur responsabilité. Elles sont en même temps propriétaires des réseaux d'eau potable, d'assainissement, des réseaux de distribution en électricité (moins de 63 000 volts), des réseaux de distribution de gaz (tout ce qui est moins de 4 bars). Elles sont propriétaires de réseaux de communication, généralement des réseaux de câbles. Elles sont propriétaires de réseaux d'éclairage public et de la signalisation routière lumineuse, de réseaux de chauffage urbain et de transport d'ordures ménagères – il n'y en avait pas assez, donc on rajoute ce type de réseaux dans le sous-sol.

Enfin, les collectivités territoriales sont entreprises elles même et gestionnaires de réseaux d'eau. C'est le cas des régies d'eau potable, d'assainissement, d'électricité, d'éclairage public et de signalisation routière lumineuse.

On peut dire que la Camy a assez naturellement ces trois casquettes, en particulier aujourd'hui avec son territoire élargi. Très clairement, y compris dans le centre ancien, lorsqu'on prend la cartographie, puisque le service d'information géographique est un service que l'on porte de manière intercommunale, et nous le portons d'ailleurs sur un territoire qui dépasse le territoire communautaire, puisque nous allons jusqu'à la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de la Seine (CA2RS). Il est extrêmement difficile d'organiser le récolement des données géographiques, et je ne parle même pas de géoréférencement, mais simplement de collecter dans une même bibliothèque la totalité des plans disponibles. Encore une fois, que mes confrères ne le vivent pas comme une agression de ma

part ; ce n'est pas du tout cela. Je ne doute pas que le réseau de transport de gaz, que les lignes haute tension d'EDF soient parfaitement connues. En revanche, dans telle rue et entre tels et tels numéros, c'est tout à fait autre chose.

Je peux relater une expérience qui a moins de huit jours. Nous avons eu un phénomène d'obstruction sur un assainissement, place de la Gare, à Mantes-la-Jolie. Notre délégataire a passé une journée à essayer de comprendre ce qui se passait, il ne trouvait pas. Nous sommes intervenus en fin de soirée, parce que le problème n'était pas résolu, et l'on m'a expliqué à ce moment-là qu'il s'agissait d'un vieux réseau, qui avait plus d'un siècle, qui était en briques, qui passait sous les voies de chemin de fer, puisque les voies de chemin de fer se sont sensiblement élargies. La question que l'on s'est posée à un moment donné était : n'est-ce pas un effondrement du réseau d'assainissement, et avec un peu de chance, n'est-il pas situé sous le Paris-Le Havre, où les trains roulent à 160 kilomètres/heure dans la gare. Voilà le type de problématique auquel nous pouvons être confrontés. Finalement, je vous rassure, tout va bien. C'était simplement le petit restaurant, de l'autre côté de la gare, qui n'a pas son bac à graisse et qui avait colmaté le réseau. Toutefois, à cette occasion nous avons trouvé que sous le bâtiment Voyageurs, le réseau fait une chute et passe de -2,80 mètres à -5 mètres ; cela explique qu'on ne pouvait pas passer. Voilà le type de gestion quotidienne que nous avons à faire. Là, encore une fois, il n'y avait pas d'accident, il n'y avait pas de problématique majeure.

En raison de ces trois compétences distinctes qu'elles peuvent cumuler, les collectivités territoriales vont devoir renforcer dans les prochaines semaines leurs moyens et leurs interventions, en respect des nouveaux textes réglementaires. C'est assez simple... cette dernière slide présente le cheminement futur à respecter ! Je ne doute pas que cela fonctionnera beaucoup mieux. Pour autant, cela ne va certainement pas réduire notre circuit courrier.

Caroline HENRY – Je rappelle que Monsieur le Préfet va réunir les élus ou les responsables des collectivités pour présenter cette nouvelle réglementation et tout ce qui s'y rapporte, réglementation qui sera applicable à partir du 1^{er} juillet 2012.

Questions et remarques des participants

Martine LAGAIN, Association Environnement Volembert Argenteuil/membre IFFORME – Je représente une association du Val d'Oise, mais en tant qu'universitaire j'ai formé des générations de pompiers, puisque j'étais dans des département HSE (Hygiène Sécurité Environnement). La question que j'ai envie de poser aux gens qui gèrent les canalisations concerne le risque de mouvement de terrain. Vous avez expliqué rapidement l'histoire de la cavité qu'il y aurait sous la ligne Paris-Le Havre qui passe à Mantes-la-Jolie. Je suis à Argenteuil, où il y a des problèmes de fontis. Nous avons le TRAPIL qui passe à Argenteuil. Il y a des problèmes de comblement de carrières. Lorsqu'un PPR (Plan de Prévention des Risques) Mouvement de terrain a été approuvé, il y a les zones inconstructibles, et il n'y a donc plus le problème de l'urbanisation.

Remettez-vous en cause l'état de vos canalisations dans ces zones, où il y a dans le sous-sol des risques de mouvement de terrain extrêmement importants ? Le TRAPIL passe entre les deux voies ferrées d'Argenteuil. Nous avons aussi le port de Gennevilliers, qui est le terminal. Il y a le dépôt Total, etc. Il y a sept entreprises Seveso dans le port de Gennevilliers. Evidemment, tout ce qui passe dans la Vallée de la Seine m'intéresse beaucoup.

Anne-Sophie DECAUX, Directrice adjointe de la région Val de Seine, GRTgaz – Nous le prenons en compte, bien sûr. Avant de choisir le tracé de construction de nos ouvrages, nous prenons la cartographie des marnières, de tout ce qu'il y a dans le sous-sol, pour évaluer les risques et si nécessaire, essayer de les éviter. Mais nous ne les évitons pas toujours, et nous avons des réseaux qui sont là depuis un certain temps. Le sujet est d'actualité, puisqu'il y a énormément de marnières en Normandie, et nous sommes actuellement en alerte sur un endroit où des marnières se sont effondrées à proximité d'une de nos canalisations. Dans ces cas-là, on surveille ces zones que l'on sait

un peu sensibles. Lorsqu'un effondrement se produit à proximité, nous essayons d'investiguer, pour savoir si cela pourrait s'amplifier, s'il y a un risque pour notre canalisation. Il nous est arrivé, une fois, par le passé, d'aller remplir une marnière, parce que nous avions estimé qu'il y avait un risque. Cela dit, nous faisons partie de groupements européens, avec les autres transporteurs de gaz. Nous ne sommes pas les seuls en France à avoir ces problèmes. Nous avons donc le retour d'expérience européen en la matière, et nous n'avons jamais eu à relever de problèmes de rupture de canalisation de transport de gaz suite à des effondrements de terrain, et pourtant il y en a de temps en temps. En France à ma connaissance, nous n'avons jamais eu d'accidents sur les canalisations de transport de gaz lors d'effondrement de terrain.

Fabrice MORONVAL, chargé des risques naturels, Direction départementale des territoires des Yvelines – On a beaucoup parlé de réglementation propre aux installations de transport de matières dangereuses, et sur les communes qui sont dotées, comme Argenteuil ou d'autres communes des Yvelines, d'un Plan de prévention des risques naturels, c'est une réglementation locale supplémentaire qui vient se mettre en place, en général par rapport à des problèmes de désordres liés à des cavités souterraines ou des mouvements de terrain en surface, qu'il s'agisse d'instabilité de fonds rocheux ou de glissement de terrain. La réglementation du Plan de prévention des risques va viser à éviter l'aggravation et l'apparition de nouveaux phénomènes. Les mesures que va édicter le Plan de prévention des risques naturels vont d'abord porter sur le transport des eaux, qu'il s'agisse des canalisations d'eau potable, des eaux usées ou des eaux pluviales, afin d'éviter, en cas de mauvais état de ces canalisations, des infiltrations d'eau plus importantes dans le sol et le sous-sol.

Assez récemment, il y a eu un effondrement sur la commune de Louveciennes. On s'est aperçu que le facteur aggravant et déclenchant de l'effondrement était une canalisation d'eau usée, qui présentait apparemment un état de dégradation et provoquait des fuites importantes, et une canalisation de distribution de gaz passait à côté. Effectivement, la canalisation d'eaux usées était cassée, la canalisation de gaz n'avait rien, fort heureusement. Le Plan de prévention des risques vise à éviter l'aggravation des phénomènes. Dans les communes où il y a un Plan de prévention des risques approuvé les gestionnaires de réseaux de gaz ou d'électricité ne sont pas forcément les premiers concernés par la présentation du Plan.

Les actions en matière de prévention et de protection
Par Olivier FLIECX, adjoint au chef du SIDPC, Préfecture 78

Je suis chef du Bureau d'alerte et de la gestion des crises à la Préfecture des Yvelines qui est le relais opérationnel du Service de protection civile. Mon approche est un peu complémentaire à celle que vient d'avoir Monsieur MORONVAL qui, lui, a une approche de prévention. Nous, nous sommes dans l'approche de gestion de l'événement.

Je vous avais préparé une présentation qui, en fait, est surtout destinée à être ajoutée aux documents qui seront mis en ligne. Je vous invite à vous reporter à cette documentation et à ne pas hésiter, si vous aviez des questions, à me contacter, à la Préfecture, pour que nous puissions vous apporter un complément d'information.

L'idée, pour nous, est d'avoir une approche de connaissance du risque, d'estimation de ce que l'on appelle l'enjeu, c'est-à-dire dans quelle mesure une population est soumise à ce risque. Je vous présente des cartes comparatives. Par exemple, le transport de matières dangereuses par voie routière et la densité de population. Vous constatez que l'on a tout de suite un rapport à faire, puisque par définition le consommateur est un endroit où va aller le transport.

Ce qui nous intéresse et qui est assez particulier aux Yvelines concerne la multiplicité des réseaux et des modes de transport. Au niveau de la préfecture, nous avons intégré l'ensemble des types de transports, que ce soit le ferroviaire, mais aussi de plus en plus le fluvial. Par exemple, nous avons

organisé l'année dernière un exercice majeur de gestion des pollutions de fuel lourd sur la Seine. Nous prenons donc en compte à la fois l'aspect risque pour les populations et aussi le risque environnemental.

En ce qui concerne les canalisations, notre analyse du risque l'intègre aussi. Je vous ai mis quelques documents qui servaient un peu à illustrer un problème que nous rencontrons au niveau de la population en général, celui d'une très forte méconnaissance de la présence du risque. J'ai fait le test, vous avez souvent des gens qui vont passer à côté des bandes jaunes signalant la canalisation, sans que personne n'ait vraiment conscience de ce que cela représente, ou peut-être 5 à 10 % de la population.

L'idée est d'avoir une cartographie précise des niveaux de risque, des endroits où l'on rencontre ce risque, avec un échange avec les collègues du SDIS. Au niveau de la préfecture, notre fonction est d'aller chercher l'interservice, c'est-à-dire au-delà des services qui sont purement détachés aux missions de secours, tous les autres services qui peuvent être associés en tant que soutien, en tant qu'apport de connaissances techniques. Par exemple, nous en parlions à travers les Plans communaux de sauvegarde, l'échange avec les mairies en cas d'évacuation de population, de la prise en charge des personnes qui ont été évacuées, le temps pour elles des opérations.

Pour nous, la difficulté est différente en fonction du type de transport. Ce qui caractérise pour nous la vraie problématique du transport de matières dangereuses est un risque diffus. Contrairement à ce que nous abordions précédemment sur le risque Seveso, qui est un risque lié à un site et donc facilement repérable, cartographiable et pour lequel on peut établir un plan adapté et particulier, pour ce qui est du risque transport, qui est un risque diffus, on a du mal à anticiper l'endroit où pourra se produire l'accident. L'idée est donc de partir avec des schémas préétablis et de se dire qu'il faut avoir une approche généraliste, par fiches réflexe et essayer au maximum d'anticiper les critères dans lesquels se déroule l'événement. Si vous prenez une explosion de bouteille de gaz en rase campagne, au milieu d'un champ, vous aurez le risque, mais vous n'aurez pas l'enjeu. Nous, nous allons nous pencher vraiment sur toutes les parties urbanisées dans lesquelles nous allons avoir la cohabitation population-transport. Nous avons des estimations très précises des effets produits, des mesures à prendre, on parle souvent soit d'évacuation soit de confinement. Nous avons des modélisations qui nous permettent d'anticiper les comportements réflexes.

Notre base de travail rejoint un concept général que vous connaissez sans doute, il s'agit du Plan Orsec (Organisation de la réponse de sécurité civile). Toutefois, comme nous essayons d'avoir une approche la plus précise possible, vous avez dans le département des Yvelines un Orsec Dispositions spécifiques, transport de matières dangereuses, transport de matières radioactives, avec des fiches qui sont des fiches réflexes opérationnelles de prise en compte et de mise en œuvre des mesures par les services, en cas d'accident, en fonction du type de produits, en fonction du mode de transport et en fonction de la localisation.

Voici quelques exemples qui, heureusement, ne sont pas forcément arrivés dans les Yvelines. Ils illustrent tout de même l'approche différente que l'on a entre l'accident de transport de matières dangereuses, qui peut être varié, car on se focalise souvent sur les liquides inflammables, mais on peut avoir tous types de produits, tous types de supports. Le facteur majorant, pour nous, est ce même accident en zone urbaine. Par exemple, la photo de l'explosion d'un camion citerne de sans plomb 95 en zone urbaine, et la photo d'un camion citerne qui a percuté un hôtel, l'année dernière, dans le Var. Heureusement, l'hôtel était inoccupé.

Vous avez des livraisons d'hydrocarbures qui vont dans toutes les stations à essence du département, l'idée est de dire : quels sont les dispositifs réflexes qui permettent de répondre à tout événement, quel que soit l'endroit, quel que soit le produit. Cela est redondant avec d'autres documents internes du SDIS, et puis surtout, comme le disait Monsieur Verdier, à l'action des équipes de spécialistes.

J'ai ajouté un schéma type de gestion de l'événement. Pour ce qui est du niveau préfectoral, nous intervenons précisément sur la question de l'alerte à la fois des populations et des services les plus adaptés, en pouvant offrir très rapidement la structure de commandement des possibilités de montée

en puissance de dispositifs et, en gros, une trousse à outils qui pourrait être de plus en plus fournie, puisqu'on peut se tourner vers l'échelon régional, l'échelon national. L'idée est d'aller chercher les bonnes portes pour caler le meilleur dispositif possible.

Le document est fourni, je pense qu'il sera transmis à toutes les personnes. Au cas où vous auriez des questions, le document Orsec est consultable, et le Service se tient à votre disposition pour vos questions.

Questions et remarques des participants

Madame ORY, collectif d'associations CAPESA – J'ai entendu Monsieur Smanio nous dire qu'il regardait passer les trains. Effectivement, à notre tour, nous avons regardé à deux reprises passer des trains, cette année, des trains transportant des déchets radioactifs. Je pense que les populations n'étaient pas du tout informées, les mairies n'étaient pas du tout informées. Nous avons vu des trains qui passaient à 19 heures, au moment des grandes migrations urbaines, et sans que personne ne sache ce qu'il en était. Je sais que cela n'est pas tout à fait le sujet de la réunion, mais il s'agissait tout de même de transport de matières dangereuses. Que prévoit-on de faire ?

Olivier FLIECX – Je vais vous faire une réponse qui va ressembler un petit peu à celle que la représentante des réseaux GRDF a faite. Il y a un équilibre à trouver entre ce qui est communicable et la question de la sécurisation. Tous les services de secours qui sont présents dans les départements ont l'information, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de transport de matières dangereuses sensibles qui se fassent dans le département sans qu'il y ait eu une information préalable, et donc un cadrage et un calage des dispositifs de secours qui sont adaptés.

La première barrière est d'empêcher l'accident et d'avoir un matériel qui soit apte à assurer le transport. Il y a ce que l'on appelle les « mesures parades », c'est-à-dire faire en sorte que, quel que soit l'événement qui peut atteindre le convoi, le convoi est apte à y résister. Après, par principe de précaution, nous avons dans le Plan Orsec, des dispositions spécifiques « Transport de matières radioactives ». Après, comme nous l'avons évoqué tout à l'heure, il y a une partie de cet ensemble de dispositions qui doit rester de nature confidentielle, puisque donner des horaires précis de passage et donner la nature des matériaux transportés serait, à mon avis, quelque peu risqué.

Les dispositions existent, mais ce sont des dispositions qui sont de nature opérationnelle et qui concernent vraiment les services en charge de l'intervention.

Pour ce qui est de l'information des maires, la disposition intègre cette information. Mais au niveau du déclenchement d'une opération, les maires seraient tout de suite informés, dans le cas d'un déclenchement de la préalerte, en tant que directeurs des opérations de secours, dans la phase de montée en puissance du dispositif.

Philippe PORTAL, Sous-préfet de Mantes-la-Jolie – Je remercie Monsieur Fliecx pour la grande pudeur avec laquelle il s'est exprimé, je ne sais pas si tout le monde a compris.

Je vais redire les choses très clairement. En France, actuellement, les trains ne déraillent pas. La principale menace qui pèse sur le transport de matières radioactives est celle de militants qui veulent saboter ces trains. C'est la raison pour laquelle il est impossible de communiquer plus précisément qu'on ne le fait, parce qu'il y a toujours des imbéciles qui ont envie de perdre un bras ou une jambe en s'attachant sur les rails, de la même façon que des gens essaient de rentrer dans les centrales nucléaires.

Jacqueline MICHARD, association AEVS 78 – Les plans communaux de sauvegarde (PCS) dans les mairies doivent-ils être opérationnels ?

Olivier FLIECX – L'approche est commune, mais c'est juste une question d'échelle. Notre approche Orsec a une couverture départementale, mais vous avez tout à fait le même raisonnement à faire à l'échelon communal : analyse du risque ; qualification du risque ; qualification des populations exposées ; organisation et définition des mesures opérationnelles. Toutefois, le Plan communal de sauvegarde n'est pas un plan de secours. L'action de secours est celle des services de l'Etat, du SDIS, du SAMU, etc. Les fonctions qui sont définies dans le PCS sont des missions de sauvegarde. Lorsqu'on a un événement qui génère des victimes, une prise en charge est faite par les services de secours. Mais derrière la prise en compte des impliqués, des gens qu'il faut héberger ou auxquels il faudrait apporter un soutien ponctuel, cela rentre dans la définition du PCS.

Nous vous incitons, effectivement, à de plus en plus élaborer des PCS, sans forcément avoir une approche précise, parce que l'on peut différencier les PCS liés à la présence d'un site industriel, etc., mais de toute façon si vous prenez le risque tempête, c'est un risque généralisé, qui peut provoquer une atteinte à toute commune du département.

Le Bureau de la prévention, qui fait partie du service, est en charge de la promotion de l'élaboration du PCS, mais il se tient à la disposition des communes. Je suis intervenu au Congrès de l'UMY (Union des Maires des Yvelines), par exemple, l'année dernière, pour présenter le PCS. Le SIDPC a pour fonction d'accompagner les communes. Je sais bien que l'approche du risque, la gestion de crise, la notion de structure de commandement, qui fera quoi, etc., est une approche spécifique et qui ne doit pas tomber dans le giron de spécialistes. À nous de vulgariser le plus possible cette approche.

Jacqueline MICHARD, association AEVS 78 – Si je peux me permettre, dans le cadre des plans de prévention des inondations, nous étions partis sur une crainte généralisée de la crue de 1910. Je voudrais savoir, entre le PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation) qui a été accepté en 2006 et 2012, ce qui a évolué par rapport aux populations, à part nous distribuer des brochures.

Philippe PORTAL, Sous-préfet de Mantes-la-Jolie – Je ne veux pas du tout vous censurer sur les questions mais nous avons un ordre du jour sur le transport des matières dangereuses.

Caroline HENRY – C'est un autre sujet. Là, nous sommes dans le transport de matières dangereuses. Nous le notons et nous pourrions l'aborder à l'occasion d'une prochaine réunion.

Conclusion

Philippe PORTAL, Sous-préfet de Mantes-la-Jolie – Je vous propose de clôturer maintenant cette réunion, notamment en vous interrogeant sur les thèmes à inscrire à l'ordre du jour de la prochaine séance. J'ai entendu qu'il y avait une interrogation sur la crue et le PPRI, cela pourrait être un thème, de manière générale, pour l'ensemble des risques naturels. On peut également s'interroger sur les nouveaux risques, nous en avons parlé lors du Conseil d'Orientation. Nous pourrions également parler, lors d'une prochaine séance, du vieillissement des installations.

Je ne vous demande pas de répondre aujourd'hui. Toute l'équipe du SPI Vallée de Seine est à votre disposition pour recueillir vos questions, si vous voulez prendre position sur l'un ou l'autre de ces trois thèmes ou éventuellement en suggérer d'autres.

L'inconvénient de votre grand nombre et de votre forte motivation est que nous pourrions discuter encore longtemps de ces sujets. Malheureusement, il faut bien s'arrêter. Je voudrais remercier tous ceux qui ont permis la tenue de cette réunion, et également soulever un point qui me semble extrêmement important et que j'avais souligné lors de mon intervention dans le Conseil d'Orientation : l'appréhension du risque, par définition, ne peut pas être le fait d'une seule administration et ne peut pas être le fait d'une seule forme d'analyse scientifique ou technique. Il est nécessaire d'établir des liens, d'établir des coopérations, aussi bien des services spécialisés comme l'Autorité de sûreté nucléaire, des services plus généralistes comme le SDIS ou le SIDPC de la préfecture qui, eux, prennent en compte plus largement le traitement des secours. Tout cela en lien avec les collectivités locales, dont le rôle est important, et également en lien avec les exploitants et avec les associations.

Je crois que dans les Yvelines, mais aussi ailleurs en France maintenant, l'esprit de coopération et le réseau sont bien implantés et qu'il n'y a pas de difficultés à construire la coopération essentiellement en amont, et malheureusement parfois en aval, lorsque le problème se présente.

Cependant, jusqu'à présent nous avons plus souvent de fausses alertes. Il y a quelques semaines, nous avons eu un grand moment d'inquiétude sur un train bloqué, qui a mobilisé énormément de moyens pour une alerte qui était en fait inexacte et imprécise au point de départ. Cela veut dire que la conscience du risque est forte à la SNCF et parmi les voyageurs et que la réactivité de la police et des pompiers est importante.

Voilà l'essentiel de ce que je voulais vous dire en conclusion.