



**PROJET DE RECONSTITUTION DES
FONCTIONNALITES FERROVIAIRES
DU CANET**

**CONCERTATION PREALABLE
DU 16 NOVEMBRE AU 20 DECEMBRE**

REUNION THEMATIQUE : GESTION DES MATIERES DANGEREUSES

13 décembre 2022

Table des matières

1. Introduction.....	3
2. La gestion des matières dangereuses sur le secteur du projet.....	3
3. Temps d'échanges.....	4
4. Conclusion	7

La réunion thématique sur la gestion des matières dangereuses s'est déroulée le mardi 13 décembre, de 12h45 à 13h40, en visioconférence. Elle a réuni une vingtaine de participants.

Le diaporama commenté en séance est en ligne, en annexe de ce compte-rendu.

1. Introduction

Hélène GALLINELLI, modératrice, rappelle que cette réunion a été ajoutée au calendrier des rendez-vous de la concertation dans le prolongement des échanges engagés avec les participants dans le cadre des précédentes réunions, sur le sujet de la gestion des matières dangereuses. Elle présente le déroulé de la réunion thématique : une présentation du port de Marseille Fos suivie d'un temps d'échanges.

2. La gestion des matières dangereuses sur le secteur du projet

Florence PEROUAS, Capitaine de Port, direction Capitainerie du port de Marseille Fos, indique qu'elle est **en charge du département dédié au suivi des matières dangereuses dans le port de Marseille Fos**, que ce soit des marchandises dangereuses transitant par conteneurs, ou bien sous forme de vrac liquide. Elle indique travailler avec deux services dédiés à ces deux grandes activités et qui sont présents sur le terrain de façon régulière.

Elle présente les textes régissant le transport des matières dangereuses transitant sur les ports. Elle indique que les matières dangereuses conteneurisées transportées par voies maritimes sont soumises à la réglementation du code IMDG (*International Maritime Dangerous Goods*). Elle précise qu'il s'agit d'un document international valable pour tous les pavillons existants dans le transport maritime. Elle indique que des textes complémentaires au niveau européen s'appliquent en fonction du mode de transport utilisé ; l'ADN (*Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure*), le RID (*Règlement concernant le transport international ferroviaire des matières dangereuses*) et l'ADR (*Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par la route*). Elle indique qu'au niveau national, ces textes ont été repris et transposés dans un arrêté, l'arrêté TMD (*Arrêté relatif au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres, que ce soit par route, par chemin de fer, ou par voies de navigation intérieures*), validant le fait que les textes européens sont les principes qui seront actés dans la réglementation française. Elle ajoute que pour ce qui est des ports français, il existe un règlement qui vient chapeauter l'ensemble de ces textes, à savoir le RPM (*Règlement pour le transport et la manutention des matières dangereuses*). Elle précise que ce document sert d'appui pour le suivi des matières dangereuses qui transitent ou séjournent dans les ports. Elle indique que le code des transports gère la partie opérationnelle sur la navigation et encadre le statut et le mode de fonctionnement des ports et qu'il comprend le Règlement Général de Police, appliqué dans toutes les capitaineries. Elle ajoute qu'il existe également un Règlement local pour le transport et la manutention des matières dangereuses à Marseille, dû aux spécificités locales du port de Marseille Fos.

Elle indique que le RPM contient des prescriptions applicables aux matières dangereuses : sur leur classification, leurs conditions de transit dans le port, leurs emballages, l'étiquetage à mettre en œuvre, et les mesures de sécurité qui s'y appliquent (non seulement au transit dans le port, mais aussi à leur manutention, au gardiennage, au dépôt, aux délais, ainsi qu'aux travaux). Elle indique que le règlement local complète les prescriptions générales du RPM. Elle précise que le règlement local tient compte de la façon dont le port est organisé, et qu'il intervient comme la traduction réglementaire des études de danger qui ont été réalisées. Elle indique que le règlement local fixe les modalités

d'admission des navires dans le port avec leur point de stationnement à l'extérieur et à l'intérieur du port, les modalités d'admission de tous les véhicules transportant des matières dangereuses, les tonnages maximum en matières dangereuses pour chaque poste de chargement / déchargement, les distances qui doivent être mise en œuvre entre les différentes classes de matières dangereuses, les préconisations spécifiques selon les classes de matières dangereuses, et les dispositifs de lutte contre l'incendie.

Elle indique que pour pouvoir établir ces règlements locaux, des études de danger doivent être réalisées par les gestionnaires de terminaux concernés par la manutention ou le transit de matières dangereuses. Elle précise que ces études de danger, réalisées par des prestataires spécialisés, donnent lieu à des recueils, soumis à la validation du préfet après instruction par la DREAL qui peut émettre des recommandations ou demander des clarifications. Elle indique qu'une fois que l'étude de danger a obtenu la validation, les spécificités qui y sont contenues, sont alors transcrites dans le règlement local.

Elle précise que la capitainerie dispose d'un système informatique pour réaliser le suivi journalier des mouvements de matières dangereuses sur le port.

Elle indique que chaque responsable de terminal, dès lors qu'il manutentionne des matières dangereuses, doit avoir un conseiller à la sécurité dont le rôle est de suivre d'un œil attentif et rigoureux l'accueil et la manutention des matières dangereuses au niveau du terminal. Elle précise que le conseiller à la sécurité doit être titulaire d'un certificat obtenu à l'issue d'une formation spécifique. Elle indique que ces études de danger sont publiques et consultables sur Internet.

Elle décrit le processus d'export de conteneurs dit « dangereux » : le préacheminement, la déclaration au sein du système informatique, le préacheminement sur le port validé par les différents acteurs concernés via l'application « SIMAX » qui va déterminer les modalités de stationnement sur le parc en fonction du type de matière dangereuse, et enfin l'embarquement de la matière dangereuse.

Elle indique que l'application « SIMAX » permet de géolocaliser les conteneurs de matières dangereuses en temps réel, ce qui évite de placer des matières incompatibles les unes à côté des autres et facilite l'intervention des services de sécurité. Elle précise que les incidents peuvent être déclarés par le terminal ou par le navire. Les incidents les plus fréquents correspondant à des conteneurs avariés qui donnent lieu à des fuites. Elle précise que les marins pompiers sont toujours les premiers appelés pour préconiser les actions à mettre en œuvre sur les conteneurs touchés. Elle indique que la capitainerie dispose d'un document de référence (Dossier Général de Sécurité Portuaire) permettant d'informer les différents acteurs de la conduite à tenir. Elle indique qu'il existe des supports pour conteneurs fuyards qui vont permettre d'isoler le produit dans l'attente de l'arrivée des secours, lesquels disposent des moyens pour analyser les produits.

3. Temps d'échanges

- **Monsieur PELLICCIO** demande quels sont les moyens d'alerte du port de Marseille-Fos pour prévenir les populations en cas de fuites de produits nocifs (gazeux ou liquides). Il regrette que l'étude de danger soit présentée à l'échelle du port de Marseille Fos, et non à l'échelle de chaque bassin, en particulier sur les bassins Est. Il revient sur le stockage des conteneurs et estime que si un conteneur reste plusieurs jours sur le port il s'agit alors d'un stockage, et qu'il faudrait alors prévoir de le mettre sur un bassin de rétention, pour prévenir d'éventuels incidents (fuites, etc.) ; il souhaiterait savoir si ces dispositifs sont prévus.

- **Monsieur DUMOLARD** aimerait avoir des précisions sur les volumes de matières dangereuses qui sont embarquées aujourd'hui et qui seront embarquées après la mise en service du projet sur les bassins Est.

Florence PEROUAS revient sur l'étude de danger globale mentionnée par Monsieur PELLICCIO suite à laquelle, compte tenu de l'évolution de la réglementation, des études de danger par terminaux ont dû être réalisées. En effet, la loi stipule désormais que dès lors que l'activité globale d'un port excède un certain volume de matières dangereuses (ce qui est largement le cas du port de Marseille Fos), tous les terminaux dans lesquels sont manutentionnés des matières dangereuses ont obligation de faire des études de danger. Elle indique donc qu'à ce titre, le terminal de Mourepiane, a fait l'objet d'une telle étude de danger. Elle précise que ce document offre une vision précise du trafic de matières dangereuses en lien avec le terminal, que celui-ci arrive par voie routière, ferroviaire ou fluviale. Elle indique que ces chiffres de trafic sont la base d'une étude de danger, laquelle envisage les risques selon des scénarios majorants. Pour le projet, une telle étude de danger sera menée sur les impacts sur l'environnement, la population, les installations, etc. de chaque scénario. L'objectif étant que, du fait des contraintes qui vont être mises sur le produit transporté (par exemple les quantités, le mode de conditionnement), le risque soit contenu dans l'enceinte portuaire.

- **Madame PROST COLETTA** demande des précisions sur le stockage et le contrôle des matières dangereuses. Elle voudrait savoir qui de la capitainerie ou des services de l'Etat effectue les contrôles. Elle demande quels sont les éléments disponibles pour obtenir des réponses précises à ces questions.

Florence PEROUAS indique que ce qui va transiter par voie ferroviaire ne peut être que ce qui est acceptable sur le terminal, elle rappelle que cela est précisé dans le règlement local.

Elle indique que les conteneurs de matières dangereuses n'attendent pas sur le train, mais qu'ils sont déchargés et acheminés dans la zone de stockage. Elle précise qu'à l'intérieur de cette zone de stockage, les conteneurs sont positionnés suivant des règles qui correspondent aux risques qu'ils représentent pour l'environnement et aux risques qu'ils représentent entre eux (ces règles sont inscrites dans le règlement local). Elle souligne que l'application informatique « SIMAX » utilisée par le port leur permet de suivre l'activité du terminal et de s'assurer que les matières dangereuses en attente respectent bien le délai accordé. Elle précise que des procédures sont effectuées par le service matières dangereuses pour alerter et prendre des dispositions dès lors qu'un conteneur court un risque de séjourner plus longtemps que prévu sur la zone de stockage. Elle indique qu'un conteneur qui n'est pas manipulé a peu de risques d'être endommagé.

- **Madame PROST COLETTA** voudrait connaître la façon dont sont contrôlés les stockages sur les installations classées situées sur le terrain du port autres que les terminaux.

Florence PEROUAS indique que la législation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) distingue plusieurs régimes juridiques pour les installations qui y sont soumises, à savoir l'autorisation, l'enregistrement et la déclaration. Elle indique que lorsqu'une installation est sous régime ICPE ou SEVESO (seuils plus élevés), elle est tenue de respecter une réglementation qui lui est imposée suite à l'instruction par la DREAL d'une étude de danger. Elle rappelle que la demande d'autorisation s'appuie sur cette étude de danger et que la réglementation qui s'y appliquera sera définie par un arrêté préfectoral. Elle indique que c'est la DREAL qui sera chargée du suivi de la bonne application des règlements en vigueur sur les installations faisant l'objet du régime ICPE ou SEVESO.

Magali MOINIER, DREAL PACA, souhaite compléter l'intervention de Florence PEROUAS. Elle indique que sur les installations classées pour l'environnement, c'est bien la DREAL qui applique cette réglementation. Pour les bassins Est, elle annonce que toutes les zones de danger générés par les installations classées pour l'environnement restent circonscrites dans leur périmètre, dans le cas contraire, elle précise qu'il faudrait mettre place un plan de prévention des risques technologiques. Elle confirme que les dangers induits par les installations classées pour l'environnement ne s'étendent pas au-delà de leurs propres enceintes. Elle rappelle que les installations classées font l'objet d'un suivi par les services concernés au sein de la DREAL, et précise que l'ensemble des éléments sont disponibles sur le site internet de la préfecture.

- **Stéphane COPPEY** souhaiterait que les associations de riverains et les associations de protection de l'environnement soient prévenues lors des opérations de maintenance sur des installations classées ICPE. Il demande à partir de quel seuil il devient nécessaire que les marchandises du terminal de Mourepiane bénéficient du même traitement réglementaire que les matières dangereuses sur une installation classée.

Florence PEROUAS indique que la réglementation qui s'applique aux terminaux de chargement portuaires exclut la possibilité d'être classées en régime IPCE. Elle précise que ce ne sont pas les mêmes textes qui s'appliquent sur les terminaux portuaires que sur les installations classées en régime IPCE. Elle rappelle que les zones portuaires correspondent à des zones d'interface entre plusieurs moyens de transport où il n'est pas défini un stockage maximum global étant donné que les stocks sont par définition amenés à évoluer ; elle précise cependant que certaines marchandises dangereuses clairement identifiées sont soumises à une quantité maximum. Elle rappelle que ces informations sont disponibles dans le règlement local accessible au grand public depuis le site internet du port de Marseille Fos.

Magali MOINIER ajoute que l'exploitant du terminal de Mourepiane est tenu d'actualiser son étude de danger en intégrant l'augmentation des flux ferroviaires induits par le projet. Elle précise que cette actualisation de l'étude de danger sera conduite et instruite par la DREAL.

- **Monsieur PELLICCIO** demande comment prendre connaissance de l'étude de danger réalisée à l'échelle des bassins Est. En cas d'incident avec des matières dangereuses, il se demande comment contenir du gaz au sein de l'enceinte portuaire ; il annonce que pour toute éventuelle fuite de gaz liquéfiée, il sera impossible de contenir ces gaz au sein de l'enceinte portuaire (il prend l'exemple du chlore). Il souhaiterait que les populations voisines des bassins Est, susceptibles de voir des échappements de gaz ou d'autres matières dangereuses depuis le port puissent être averties du danger ou du non-danger de la situation ; il estime que le préfet devrait mettre en place une alerte afin de pouvoir avertir et tranquilliser les riverains qui remarqueraient quelque chose d'anormal.
- **Monsieur DUMOLARD** demande si la partie du port correspondant aux bassins Est est classée SEVESO. Dans le cas où les bassins Est seraient classés SEVESO, il demande si les quartiers environnants seront classés SEVESO, et si les trains qui transporteront ces matières dangereuses seront également à risque SEVESO.

Magali MOINIER indique que la mention SEVESO concerne des installations classées à risque pour la protection de l'environnement. Elle rappelle qu'aujourd'hui, il n'y a pas d'installation classée SEVESO dans les bassins Est, et ajoute que le port, avec ses activités de transfert de marchandises par voie maritime, ne correspond pas à une activité qui puisse être classée SEVESO.

Florence PEROUAS indique qu'une fois validées, les études de danger figurent dans le « Porter à connaissance » donné par l'arrêté préfectoral. Concernant le chlore, elle précise qu'il existe une limitation sur le contenant, et indique que les études de danger sont faites en tenant compte du contenant (c'est-à-dire quels seraient les risques dans le cas où un seul contenant serait éventré et non un train de conteneur tout entier ; cela limite donc grandement les impacts en cas d'incident) comme la réglementation l'impose.

4. Conclusion

Florence PEROUAS espère que ces échanges auront permis aux participants de mieux apprécier le cadre qui s'applique aux activités portuaires ainsi que la réglementation qui s'y applique. Elle assure aux participants que la capitainerie et les officiers de ports, qui sont les bras armés de l'Etat en matière d'application de la réglementation environnementale sont engagés dans leur mission.

Frédéric LEMOINE remercie la capitainerie pour ces éclairages. Il indique qu'il était très important que ces informations sur les matières dangereuses soient diffusées afin de rassurer les populations. Il indique que les maitres d'ouvrage se tiennent prêts à répondre de façon précise à toutes les questions qui pourraient être formulées à l'écrit par les participants sur le sujet des matières dangereuses.

Hélène GALLINELLI donne rendez-vous aux participants le jeudi 15 décembre à 18h30 pour la réunion publique de synthèse de la concertation qui se tiendra à l'Ecole de la 2^{ème} chance.