

Intervention introductive PPL PPRT
Commission du Développement durable
Mercredi 9 juin 2021

Jean-Paul LECOQ

Mes chers collègues,

Provoqués par le terrible accident d'une usine de produits chimiques de l'entreprise AZF à Toulouse le 21 septembre qui ont fait 31 morts et près de 2500 blessés,

le projet de loi de 2003 relatif à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages ont fait avancer la culture de la sécurité en France.

Mais l'histoire parlementaire aura aussi retenu qu'à l'occasion de ces débats, un rendez-vous n'a pas été encore honoré :

celui de **travailler sur les infrastructures de transport de matière dangereuse**, comme les ports fluviaux et maritimes, les gares de triage, les centres routiers, etc.

Ce rendez-vous avait déjà été pris dans le cadre des 90 propositions de la commission d'enquête parlementaire ouverte quelques jours après le drame d'AZF.

Je vous propose, mes chers collègues, de l'honorer.

Ces infrastructures ont fait l'objet de nombreux débats à l'occasion de la loi de 2003, à commencer par la ministre de l'Écologie et du Développement durable Roselyne Bachelot elle-même qui indiquait dans son intervention générale de première lecture qu'elle avait, je cite,

« prit l'initiative, avec son collègue Gilles de Robien, de **lancer une réflexion sur la sécurité des nœuds de transports, comme les ports ou les gares de triage, sujet primordial sur lequel on ne s'était pas penché sérieusement jusqu'ici.** »

Fin de citation.

Le fruit de ce travail est gravé dans le marbre de la loi à l'article L.551-2 du Code de l'Environnement et propose la mise en place d'une étude de danger révisée tous les 5 ans pour ce type d'infrastructure.

Mais ce résultat est bien maigre au regard des enjeux soulevés tout au long des débats de 2003, où les députés de chaque banc ont souligné l'importance de légiférer sur ces infrastructures.

L'article L.551-2 est une rustine qui avait été posée temporairement sur ce sujet, face à l'urgence collectivement admise de traiter en priorité les entreprises dites « Seveso seuil haut ».

Il a donc été décidé, dès les débats parlementaires, qu'il faudrait y revenir plus tard.

Comme souvent, cette rustine a été du « provisoire qui dure ».

Il est désormais temps d'avancer sur ce sujet.

Avec l'ambition de respecter les équilibres trouvés à l'occasion des débats sur la loi de 2003 et depuis, il est aujourd'hui nécessaire de rouvrir ce chapitre pour que les infrastructures de transport de matière dangereuse soient comprises comme des sites « Seveso seuil haut » et qu'à ce titre, ils soient soumis à des PPRT.

Si l'écriture de ma proposition de loi a étonné certains de mes interlocuteurs, je reste convaincu qu'intégrer cela de cette manière apportera beaucoup et **protègera les populations** vivant dans des zones où sont chargées, déchargées, ou stockées des matières dangereuses.

Aujourd'hui, les riverains vivant à proximité de ces infrastructures ignorent pour beaucoup qu'ils vivent dans un lieu dangereux, et n'ont pas la même « culture de la sécurité » que ceux qui habitent dans des zones classées « Seveso seuil haut ».

Cette distinction, je la ressens dans ma circonscription.

À Gonfreville l'Orcher, les habitants vivent en face d'une très grande raffinerie et de sa zone pétrochimique.

Ils l'entendent, la sentent parfois.

De ce fait, ils sont conscients des risques, et s'adaptent, très bien d'ailleurs, à cette manière de vivre et de savoir se protéger.

Les Plans de prévention des risques technologiques ont permis de travailler pour valoriser cette culture et permettre aux gens de renforcer leur sécurité.

Cette philosophie, j'ai vu son résultat dans cette Municipalité.

Malgré pas moins de 16 entreprises « Seveso seuil haut » et autant de cercles de dangers, avec des responsabilités imbriquées extrêmement complexes, tous les acteurs ont dialogué et ont pu évaluer collectivement les risques.

Grâce à un choix local ayant favorisé la dynamique, de nombreux travaux de mise en conformité ont été menés sans que les riverains n'aient à avancer le montant de leurs travaux.

Cette réussite a fait beaucoup de bien aux habitants et aux industriels qui ont pu mieux se comprendre faire accepter dans le dialogue leurs procédés dangereux pour nous, mais indispensables pour eux.

L'acceptabilité de la présence économique, même à risque, est très importante.

En parallèle, dans le quartier des Neiges au Havre qui est à côté d'un terminal portuaire classé dangereux, les habitants ignorent tout des risques auxquels ils sont exposés.

Personne ne s'attendait d'ailleurs à ce que la préfecture leur indique, via un porté-à-connaissance, qu'ils vivaient dans une zone dangereuse qui nécessitait des restrictions d'urbanisme qui les empêche d'agrandir leurs biens et les dévalorise considérablement.

Ce porté-à-connaissance a été transmis de la préfecture à la mairie, et rien n'a jamais été communiqué officiellement à la population.

Aucune réunion publique n'a été faite.

D'une part, cela laisse croire que l'État se déresponsabilise auprès d'une mairie.

D'autre part, cela érode la confiance que les habitants portent à l'État et aux exploitants de l'infrastructure.

Enfin, cette mesure a été vécue comme une très grande injustice.

Et cela d'autant plus que les habitants du quartier des Neiges avaient connaissance du travail collaboratif réalisé à Gonfreville l'Orcher, ces deux zones étant proche tant historiquement que géographiquement et dans le même établissement public de coopération intercommunal.

La reprise du débat sur les PPRT appliqué aux infrastructures de transport de matières dangereuses permettra l'égalité de traitement des riverains en utilisant au mieux les deux phases d'un PPRT.

La première, et elle est fondamentale, c'est la réduction du risque à la source.

Dans le cadre d'infrastructures portuaires, il peut s'agir de déplacer le lieu de stockage temporaire des matières dangereuses plus loin des habitations pour les faire sortir des cercles de danger.

J'ai une anecdote éclairante à ce sujet.

L'une des usines les plus polluantes de Gonfreville l'Orcher avait une zone de risque de 2 kilomètres de rayon autour d'elle du fait de l'un des produits chimiques indispensables à ses opérations.

Cela rendait son PPRT extrêmement complexe puisqu'il englobait presque toute la ville.

Et bien, après concertation, notamment la Municipalité, le directeur de l'usine a tout fait pour modifier son procédé, et ses ingénieurs ont finalement trouvé un remplaçant chimique moins dangereux et qui, en fin de compte, est de meilleure qualité. Résultat, grâce au PPRT, la zone de risque de cette entreprise ne dépasse désormais pas ses propres clôtures.

La deuxième, qui apparaît lorsque la réduction à la source n'est pas satisfaisante, c'est le travail avec les exploitants, les populations, les responsables politiques locaux afin que tout le monde se mette d'accord pour procéder à la prévention des risques et à l'indemnisation des habitations impactées.

En France, près de 40 infrastructures de transport de matière dangereuse pourraient être soumises à cette disposition.

Aujourd'hui, la priorité pour y remédier est de mener des réflexions sur la réduction des risques à la source, et d'améliorer considérablement la manière dont les études de danger sont portées à connaissance des riverains.

Voici donc l'enjeu de l'article unique proposé ici.

Afin de ne pas perturber la philosophie des PPRT, je propose d'intégrer

- les « ouvrages d'infrastructure routière, ferroviaire, portuaire ou de navigation intérieure, »

- les « installations multimodales où sont stockées, chargées et déchargées des matières dangereuses »,
- ainsi que « les entreprises de transport routier de matières dangereuses »

à la sous-section 2 de la section du Code de l'environnement qui porte sur « les installations classées pour la protection de l'environnement susceptible de créer des accidents majeurs impliquant des substances dangereuses ».

Cette sous-section

- porte sur les **obligations de prévention des riverains ou des entreprises à proximité,**
- elle met en place un **système de gestion de la sécurité,**
- et un **plan d'opération interne,**
- elle crée des **servitudes d'utilité publique** permettant aux riverains de savoir comment leurs habitations seront traitées.

Voilà rapidement l'introduction qui vous permet de bien comprendre le seul enjeu que je donne à cette proposition de loi : **améliorer la sécurité des riverains.**

Car mon seul souci, c'est l'humain.

C'est l'humain qui doit passer au-dessus de toute autre considération, et qui doit être au cœur de ces politiques de gestion des risques.

Bien sûr, ma proposition de loi aura des conséquences concrètes sur les exploitants de ces infrastructures, mais c'est aussi ce qui a été dit en 2004 lors de l'entrée en vigueur des PPRT pour les usines « Seveso seuil haut ».

Pourtant aujourd'hui, force est de constater que cette loi est une réussite.

J'en veux pour preuve le fait que le dernier accident majeur en date,
et l'un des rares de cette décennie,
celui de Lubrizol à Rouen
provient d'un stock de matière dangereuse et
non d'une usine en tant que telle...

Je sollicite donc votre vote afin que nous avancions ensemble, en héritier de la loi de 2003 afin d'ouvrir une nouvelle page des PPRT.

Je vous remercie.