

... le rapport d'information

RISQUES LIÉS AU NITRATE D'AMMONIUM DANS LES PORTS : UNE MAÎTRISE INCOMPLÈTE

Deux ans se sont écoulés depuis l'accident majeur de Beyrouth qui a mis en lumière les risques liés aux produits à base de nitrate d'ammonium. C'est cet événement tragique qui a conduit la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable à confier aux rapporteurs le soin de dresser un état des lieux de la situation française et de formuler des propositions en vue de **mieux concilier les besoins des professionnels** (industriels, agriculteurs et acteurs du transport) et le **nécessaire renforcement de la prévention des risques industriels**.

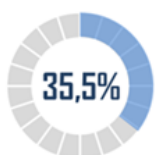
Premier constat rassurant : la situation du Liban et celle de la France ne sont pas comparables. La matière en cause à Beyrouth – du nitrate d'ammonium technique destiné à la fabrication d'explosifs – compte pour une **part infime du trafic** de produits à base de nitrate d'ammonium en France. **Deuxième constat, plus mitigé :** pour autant, la France est parmi les plus gros **consommateurs** en Europe d'**ammonitrates haut dosage, engrais agricole** identifié comme **matière dangereuse** par la réglementation internationale et nationale qui, s'il est stocké dans de mauvaises conditions ou pris dans un incendie, peut en effet provoquer des dégâts considérables.

Depuis **AZF** (2001) et **Saint-Romain-en-Jarez** (2003), aucun incident grave lié à ces produits en France n'est intervenu, mais certaines **lacunes** sont patentées en matière de **prévention des risques** liés aux ammonitrates dans notre **réglementation**, que ce soit au stade du **transport par voie d'eau** ou du **stockage**, ainsi que l'a mis en lumière la **mission conjointe** du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et du conseil général de l'économie (CGE).

Accidentologie liée aux produits à base de nitrate d'ammonium : chiffres clés



Accidents impliquant du nitrate d'ammonium survenus dans le monde depuis 1904, dont...



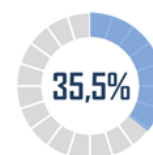
Explosion à la suite d'un incendie



sur un site de stockage



sur un navire



impliquant des ammonitrates

Source : rapport CGEDD-CGE

Dans ce contexte, la commission a adopté, sur la proposition des rapporteurs, **4 recommandations**, autour de **2 axes**, pour mieux prévenir les risques liés aux ammonitrates dans le transport fluvial et maritime :

- Renforcer la **surveillance** et le **contrôle** du trafic des matières dangereuses
- Poursuivre l'**alignement de la réglementation** du transport fluvial sur celle du secteur maritime en matière de gestion des risques liés aux ammonitrates



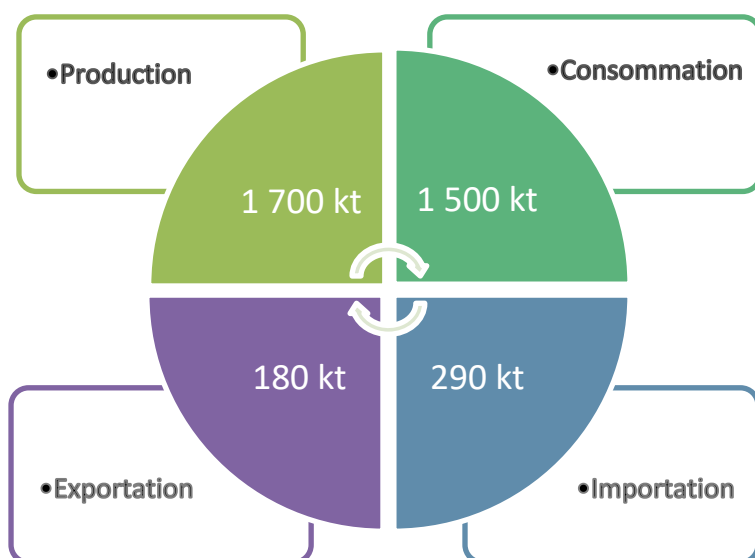
Sur le volet de la **prévention des risques liés au stockage d'ammonitrates**, la commission a jugé nécessaire de recueillir les conclusions de la **mission d'inspection** attendues pour la fin de l'année 2022 afin d'évaluer les **conséquences économiques** d'un **abaissement** des **seuils** des régimes de **déclaration** et d'**autorisation** des **rubriques** concernées de la **nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)**.

1. LE TRAFIC FLUVIAL ET MARITIME D'AMMONITRATES EN FRANCE : UNE APPRÉHENSION IMPARFAITE MALGRÉ DES ENJEUX DE SÉCURITÉ MAJEURS

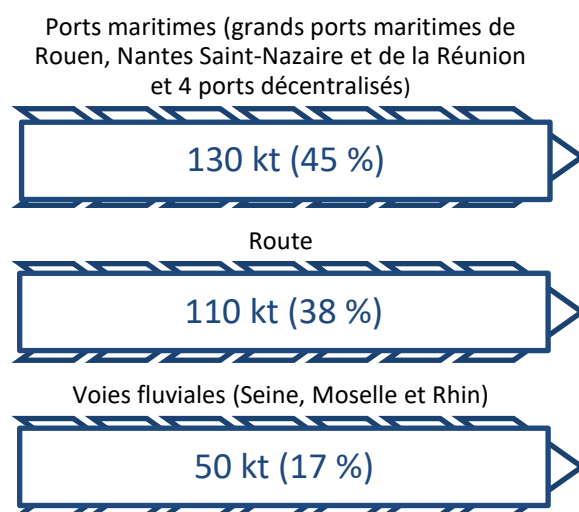
La **collecte de données fiables et précises** sur les flux d'ammonitrates haut dosage en France est **difficile** en l'absence d'un **système centralisé de suivi du trafic des matières dangereuses**.

Les rapporteurs regrettent en effet de ne pas avoir pu obtenir de **données sur l'ensemble des flux d'ammonitrates haut dosage** sur le territoire. Les seuls éléments qui ont pu être recueillis concernent les **importations**, qui ne représentent que 20 % de la consommation nationale, ce qui permet néanmoins d'avoir un aperçu, bien que **très incomplet**, de la **répartition du trafic par mode de transport**.

Les ammonitrates en France
(moyenne annuelle)



Répartition des importations par mode de transport
(moyenne annuelle)



Dans les secteurs fluvial et maritime, les rapporteurs regrettent en particulier des **insuffisances** dans la **surveillance du trafic de matières dangereuses** ainsi qu'une **répartition des responsabilités** manquant parfois de **lisibilité** et de **fluidité**.

Ports maritimes



Des **données précises** sur le trafic de matières dangereuses, mais une **agrégation à l'échelle nationale complexe**, faute de systèmes d'information interopérables

Malgré des **rôles définis** par la loi pour les principales autorités compétentes (autorité portuaire, autorité investie du pouvoir de police portuaire et autorité investie du pouvoir de police des matières dangereuses), des situations de **confusion des responsabilités** relevées par la mission CGEDD-CGE dans les grands ports maritimes ainsi qu'un **manque de coordination**

Transport fluvial



Une **obligation d'annonce** des navires transportant des matières dangereuses appliquée de façon inégale sur le territoire

Un besoin de **moyens supplémentaires** pour assurer de manière organisée et efficace la remontée de ces données pour VNF

Un **suivi des matières dangereuses sur la voie fluviale** rendu **difficile** par l'absence de recensement des ports intérieurs, qui ne relèvent pas d'un cadre juridique défini

Une **multitude d'acteurs** intervenant dans la prévention des risques liés aux matières dangereuses, mais pas d'autorité clairement identifiable pour la **police des matières dangereuses** au sein des ports



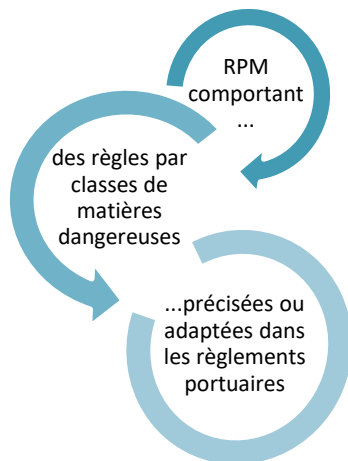
Renforcer la surveillance et clarifier la répartition des responsabilités en matière de transport de matières dangereuses par voie fluviale et maritime :

→ Instituer un **système d'information unique** dans les **ports maritimes** pour la **gestion des matières dangereuses**, qui soit **interopérable** avec le guichet unique maritime et portuaire et le futur guichet unique maritime européen

→ Rendre plus effective l'**obligation d'annonce** pour les **navires fluviaux** transportant des **matières dangereuses** et donner les moyens à **Voies navigables de France** (informatiques, humains et financiers, notamment *via* l'inscription de cette mission dans le **contrat d'objectifs et de performance**) d'assurer le **traitement** et la **transmission de ces données** aux administrations concernées

→ Publier une **instruction** précisant les **tâches et responsabilités** respectives des services centraux et déconcentrés pour la prévention et la gestion des risques liés aux ammonitrates dans le transport maritime et fluvial et les **modalités** de leur **coordination** aux niveaux national et territorial

2. LA MANUTENTION DES MATIÈRES DANGEREUSES DANS LES PORTS FLUVIAUX : UN VIDE JURIDIQUE À COMBLER

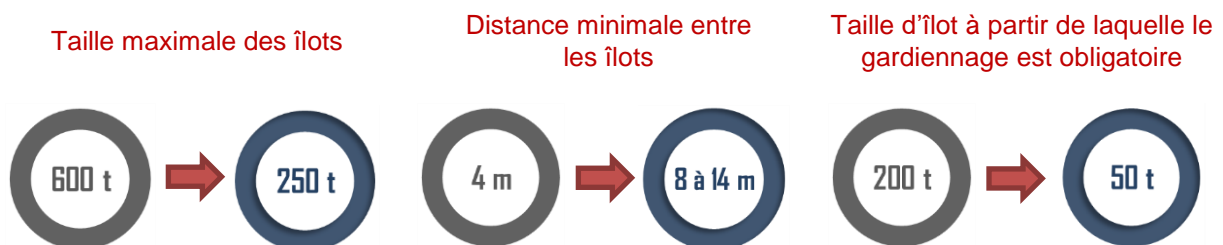


Dans les **ports maritimes**, les opérations de **manutention** impliquant des **matières dangereuses** sont rigoureusement réglementées (règlement national pour le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes « **RPM** ») : **le déchargement en vrac d'ammonitrates haut dosage est interdit** et la mise en **dépôt à terre** de ces matières (distance entre les îlots, tonnage maximal, gardiennage et prévention des sinistres) strictement encadrée. Ce RPM doit être décliné localement.

Récemment, l'**arrêté du 7 février 2022** a renforcé les modalités encadrant les dépôts à terre d'ammonitrates haut dosage.

Règles encadrant les dépôts à terre d'ammonitrates haut dosage dans les ports maritimes

(Avant et après l'arrêté de février 2022)



Pour le **secteur fluvial**, la situation est plus floue : le cadre réglementaire se concentre essentiellement sur le transport et **peu de dispositions concernent la manutention de matières dangereuses**, hormis l'obligation pour les préfets d'**agréer les lieux de chargement et de déchargement** de ces matières, en vertu du droit international, **non inscrite** dans le droit français.

Pour les rapporteurs, ces constats ne doivent pas conduire à un **alarmisme disproportionné au regard des enjeux**, étant donné le caractère limité du **trafic fluvial d'ammonitrates haut dosage** et la responsabilité des **pratiques** qu'ils ont pu observer sur le terrain¹.

¹ Déplacements en Seine-Maritime le 13 décembre 2021 (port de Saint-Aubin-lès-Elbeuf et usine Boréal) et dans le Grand Est le 23 mars (port de Metz et site d'une coopérative agricole) et le 24 mars 2022 (port de Neuves-Maison).

Les **dégâts que peut occasionner un chargement d'ammonitrates haut dosage**, même en présence d'un faible tonnage, et les **perspectives de développement du fret fluvial** – que la commission soutient avec constance – justifient cependant la mise à disposition d'un **cadre réglementaire clair** sur le transport et la **manutention** des matières dangereuses par **voie d'eau**.



Poursuivre le processus d'alignement de la réglementation applicable au transport fluvial de matières dangereuses sur celle relative au transport maritime d'ici, au plus tard, le 1^{er} janvier 2024, en :

→ Publiant un **règlement national** sur le transport et la manutention de matières dangereuses par voie fluviale et en permettant une **adaptation locale** de ces règles

→ Mettant enfin en application l'obligation pour le préfet d'**identifier les lieux** sur lesquels le **chargement et déchargement** de matières dangereuses, notamment d'ammonitrates haut dosage, est autorisé

3. RÉDUIRE À LA SOURCE LES RISQUES LIÉS AUX AMMONITRATES HAUT DOSAGE IMPORTÉS PAR VOIE FLUVIALE ET MARITIME

Dans la lignée des recommandations du rapport du CGEDD-CGE, les rapporteurs appellent à ce que l'administration cible, dans le cadre de programmes de contrôle annuels, les **importations les plus à risques** en termes de conformité à la réglementation européenne. Ils souhaitent également une **clarification des modalités de coordination** entre les acteurs locaux impliqués dans les contrôles.



Définir un programme de contrôle, pour les secteurs fluvial et maritime, visant à cibler les importations d'ammonitrates à forts enjeux de conformité à la réglementation européenne et clarifier les modalités de coopération entre les services locaux concernés



Jean-François Longeot

Président

Sénateur
du Doubs
(Union centriste)



Philippe Tabarot

Rapporteur

Sénateur des
Alpes-Maritimes
(Les Républicains)



Pascal Martin

Rapporteur

Sénateur de
Seine-Maritime
(Union centriste)



Martine Filleul

Rapporteuse

Sénatrice du
Nord
(Socialiste,
écologiste
et républicain)

COMMISSION DE
L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE

http://www.senat.fr/commission/dvpt_durable/index.html

01.42.34.23.20

