



15ème législature

Question N° : 32012	De M. Bastien Lachaud (La France insoumise - Seine-Saint-Denis)	Question écrite
Ministère interrogé > Intérieur		Ministère attributaire > Transition écologique
Rubrique > sécurité des biens et des personnes	Tête d'analyse > Sécurité des ports français après la catastrophe de Beyrouth	Analyse > Sécurité des ports français après la catastrophe de Beyrouth.
Question publiée au JO le : 01/09/2020 Réponse publiée au JO le : 10/11/2020 page : 8043 Date de changement d'attribution : 15/09/2020		

Texte de la question

M. Bastien Lachaud interroge M. le ministre de l'intérieur sur la sécurité des ports. Suite aux explosions qui ont eu lieu à Beyrouth le 4 août 2020, de nombreux pays ont décidé d'un réexamen minutieux du contenu des entrepôts de leurs ports. Ces opérations ont permis la découverte de milliers de tonnes de nitrate d'ammonium et autres produits dangereux à travers le monde. La presse s'est ainsi faite l'écho de découvertes de ce genre à Dakar au Sénégal, à Brega en Libye, à Chennai en Inde et à Pivdenyi en Ukraine. C'est pourquoi il souhaite savoir si, suite à la catastrophe qui a frappé le Liban, des vérifications ont été décidées en France et quels en ont été les résultats éventuels.

Texte de la réponse

Dans tous les ports, la sécurité du transport des matières dangereuses (dont font partie les ammonitrates) est encadrée par des réglementations internationales à la fois maritimes et terrestres, les ports exerçant leur activité à l'interface de ces deux modes de transports. Ces réglementations issues de conventions internationales sont refondues tous les deux ans et s'imposent aussi bien aux opérateurs qu'aux autorités compétences. Elles couvrent l'ensemble des risques liés aux opérations de transport, de chargement et de déchargement. Au niveau national, la loi du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels a introduit l'obligation, pour les gestionnaires d'infrastructures de transport (gares de triage, parkings de stationnement routier, ports maritimes et fluviaux) accueillant une grande quantité de marchandises dangereuses, de réaliser des études de dangers. La plupart des grands ports maritimes sont soumis à cette obligation. Parallèlement, compte tenu des risques liés aux activités de manutention, une réglementation spécifique a été mise en place en application du code des transports pour encadrer ces opérations. Le règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (règlement dit « RPM ») contient ainsi plusieurs types de dispositions dont une section spécifique aux ammonitrates. Le RPM est transposé à chaque situation dans les différents ports par un règlement local qui adapte ces dispositions-cadre au contexte local. Ce règlement est pris par arrêté préfectoral. Un port ne peut accueillir des matières dangereuses que s'il dispose d'un règlement local. L'ensemble de ces réglementations s'ajoute au règlement général de police qui fixe notamment les règles de circulation des navires sur le plan d'eau du port et contribue aussi à la sécurité du port. Par ailleurs, les matières dangereuses qui ne font pas uniquement l'objet d'un transit mais qui sont stockées dans des installations portuaires sont soumises aux dispositions applicables aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), pour autant que les seuils de classement de la



nomenclature ICPE soient atteints. Les ICPE sont énumérées dans une nomenclature qui les soumet à un régime de classement adapté à l'importance des risques ou des inconvénients qu'elles peuvent engendrer. L'application de la législation des ICPE (autorisation, contrôle, sanction) relève de l'Inspection des installations classées, sous l'autorité des préfets. A la suite de l'accident de Beyrouth, la Ministre de la Transition Ecologique a confié au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable et au Conseil Générale de l'Economie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies une mission destinée à évaluer ces dispositions réglementaires et en particulier à vérifier leur robustesse au regard du traitement de situations inhabituelles. Cette mission doit rendre ses conclusions au 1er trimestre 2021.