

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DE L'OUTRE-MER,
DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES
ET DE L'IMMIGRATION

Direction générale de la prévention des risques

*Direction générale de la sécurité civile
et de la gestion des crises*

Circulaire du 30 mars 2012 relative à la prévention des conséquences d'accidents industriels sur les voyageurs circulant sur les infrastructures du réseau ferré national situées à proximité des sites soumis à autorisation avec servitudes (dits « Seveso seuil haut »)

NOR : IOCE1205262C

Résumé : l'élaboration des plans de prévention des risques technologiques (PPRT) autour des sites soumis au régime de l'autorisation avec servitudes a conduit à une meilleure connaissance des portions des infrastructures du réseau ferré national susceptibles d'être impactées en cas d'accident industriel sur ces installations. La présente circulaire invite les préfets à traiter préférentiellement ces problématiques à l'aide des mesures arrêtées dans les plans particuliers d'intervention (PPI).

Catégorie : directive adressée par les ministres aux services chargés de son application, sous réserve, le cas échéant, de l'examen particulier des situations individuelles.

Domaine : écologie, développement durable; intérieur.

Mots clés liste fermée : sécurité.

Mots clés libres : plans de prévention des risques technologiques, plans particuliers d'intervention.

Textes de référence :

Articles L. 515-15 à L. 515-26 du code de l'environnement;

Article 15 de la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile;

Décret n° 2005-1158 du 13 septembre 2005 relatif aux plans particuliers d'intervention concernant certains ouvrages ou installations fixes et pris en application de l'article 15 de la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 relative à la modernisation de la sécurité civile.

Date de mise en application : immédiate.

Le ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration à Monsieur le préfet de police; préfets de région (DREAL, DEAL, DRIEE); préfets de département (pour exécution).

La loi du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages prévoit la réalisation des plans de prévention des risques technologiques (PPRT) autour des installations classées relevant du régime de l'autorisation avec servitudes (installations AS) correspondant, en droit français, au régime administratif de transposition du régime européen des établissements Seveso seuil haut.

L'élaboration de ces PPRT est une priorité pour le ministère du développement durable.

Ces PPRT, s'ils visent prioritairement à protéger les populations résidant ou se trouvant régulièrement dans les zones d'effets des accidents industriels potentiels, doivent traiter l'intégralité des enjeux situés dans l'environnement des sites industriels concernés. À ce titre, ils peuvent couvrir également les infrastructures du réseau ferré national situées dans des zones d'effets susceptibles de mettre en cause l'intégrité des éventuels voyageurs présents au moment de l'accident. En particulier, l'article L. 515-16 du code de l'environnement, créé par la loi du 30 juillet 2003, prévoit que le PPRT peut prescrire « les mesures de protection des populations face aux risques encourus, relatives à l'aménagement, l'utilisation ou l'exploitation des constructions, des ouvrages, des installations et des voies de communication ».

L'élaboration des PPRT a ainsi conduit à mieux documenter que précédemment les aléas auxquels sont soumises les infrastructures ferroviaires. Ces études ont mis en évidence certaines situations nécessitant une action pour prévenir des conséquences trop importantes en cas d'accident industriel survenant concomitamment au passage d'un train transportant un nombre important de voyageurs.

Ces situations peuvent également être traitées en arrêtant des dispositions adaptées dans les plans particuliers d'intervention (PPI) élaborés autour de ces mêmes installations AS. L'article 5 du décret n° 2005-1158 du 13 septembre 2005 relatif aux plans particuliers d'intervention concernant certains ouvrages ou installations fixes et pris en application de l'article 15 de la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 relative à la modernisation de la sécurité civile édicte en effet qu'un PPI « décrit les dispositions particulières, les mesures à prendre et les moyens de secours pour faire face aux risques particuliers considérés ». Parmi les mesures que les préfets peuvent arrêter à ce titre figurent les « mesures d'information et de protection prévues au profit des populations ».

Afin d'éviter des redondances inutiles liées au recouvrement du champ des deux procédures rappelées *supra* et afin d'assurer une cohérence de l'action de l'État, les présentes instructions visent à préciser aux préfets de départements et au préfet de police les modalités d'action à retenir dans ce cas précis d'exposition d'une infrastructure ferroviaire à un ou plusieurs phénomènes dangereux du fait d'un établissement AS (Seveso seuil haut) situé à proximité.

1. Les dispositions réglementaires du PPI à privilégier dans ce cas précis

Comme indiqué précédemment, les deux outils PPRT et PPI sont légitimes pour permettre au préfet d'arrêter des mesures satisfaisantes au règlement de ce cas. Néanmoins, l'utilisation d'une seule de ces deux polices, qui visent la même finalité de sécurité publique, est de nature à garantir une plus grande lisibilité. La mise en œuvre d'une seule de ces polices permet ainsi d'assurer les objectifs de sécurité publique voulus par les deux polices.

Après analyse conjointe de nos départements ministériels, nous vous invitons à mobiliser préférentiellement le PPI, puisqu'il permet de traiter cette problématique de façon plus globale, pour deux raisons principales.

Premièrement, la doctrine nationale en matière d'élaboration des PPI prévoit que tous les phénomènes dangereux susceptibles d'impacter les infrastructures, quelle qu'en soit leur probabilité, doivent être traités, tandis que l'outil PPRT se concentre exclusivement sur les phénomènes dangereux les plus probables après application du filtre « probabilités ». Étant donné que ces cas nécessitant une action sur une infrastructure ferroviaire peuvent apparaître quelle que soit la probabilité, il apparaît peu pertinent que le PPRT traite les phénomènes dangereux les plus probables, d'une part, et le PPI les moins probables, d'autre part. À cet égard, le PPI offre donc une réponse plus globale.

Deuxièmement, les PPRT ne peuvent juridiquement s'exercer que dans le voisinage délimité du site impacté par les phénomènes dangereux étudiés, qui est appelé « périmètre d'exposition aux risques ». Les PPI, à l'inverse, peuvent arrêter des mesures, y compris en dehors du périmètre d'application administratif de ce dernier, dès lors que ces mesures sont de nature à garantir la protection générale des populations. Les PPI sont donc particulièrement adaptés pour arrêter des mesures visant ces infrastructures de transport, puisqu'ils permettent, entre autres, de prendre en compte les questions de report/gestion de trafic en cas d'urgence ou de fermeture de l'accès aux infrastructures susceptibles d'être impactées. Ces dispositions s'avèrent d'autant plus pertinentes dans le cas où les emplacements à partir desquels le trafic devra être coupé sont à l'abri des phénomènes dangereux, donc potentiellement en dehors des zones administratives du PPI.

2. Modalités techniques proposées pour l'identification des mesures appropriées

Les informations nouvelles et approfondies obtenues dans le cadre de l'élaboration des PPRT doivent vous permettre d'identifier de façon circonstanciée les zones les plus exposées, qui pourront faire l'objet de mesures adaptées dans le cadre des PPI. Vous êtes invités à suivre les étapes suivantes.

Étape 1 : identifier les tronçons du réseau ferré, ouverts au trafic voyageurs, impactés par les phénomènes dangereux étudiés dans le cadre des PPRT. Vérifier ensuite le niveau effectif des effets dommageables à craindre pour les voyageurs et le nombre de ces voyageurs. À titre d'exemple, en cas de nuage toxique, les zones d'effets létaux sont calculées dans les études de dangers sur la base d'une personne à l'air libre exposée au nuage toxique pendant une durée représentative du temps de passage de ce nuage. Néanmoins, les voyageurs traversant le nuage à bord d'un TGV roulant à vive allure seront beaucoup moins exposés, tant par la durée de passage brève du train au sein du nuage que par la ventilation limitée des TGV, qui ne laissera entrer qu'une faible quantité de produits toxiques dans l'enceinte du train.

Étape 2 : identifier les éléments de cinétique du phénomène dangereux permettant de dimensionner le type d'alerte. Ainsi, certains phénomènes dangereux peuvent être anticipés de façon suffisante pour permettre une communication entre le site industriel et le gestionnaire de trafic pour le compte de RFF afin d'interrompre le trafic en amont du tronçon qui peut être impacté.

Cette durée limite entre le moment où l'exploitant sera en mesure de donner l'alerte au gestionnaire de trafic et le moment où les trains pourront être arrêtés en amont du tronçon potentiellement impacté sera déterminée après échange avec la direction régionale de RFF pour les sites industriels concernés.

Ainsi, pour les phénomènes dangereux se caractérisant par un temps de développement assez important, comme les *boil-overs*, l'exploitant peut être en mesure de détecter le début de la séquence accidentelle et d'appeler le

gestionnaire de trafic dans un délai suffisant pour lui permettre d'intervenir. Dès lors, ce dernier pourra procéder à l'arrêt des trains avant l'apparition de tout phénomène dangereux pour les occupants des trains. Dans ce cas, des mesures organisationnelles s'appuyant sur les dispositifs de signalisation existants devraient suffire. À l'inverse, les phénomènes dangereux se caractérisant par un temps de développement trop court, tels que les UVCE (acronyme anglais d'« explosion non confinée d'un nuage de gaz » inflammable) le plus souvent, nécessiteront la mise en place de moyens d'alerte et d'arrêt de la circulation dédiés.

Étape 3 : déterminer les mesures appropriées que le PPI devra prescrire, notamment en fonction du trafic de voyageurs. L'infrastructure du réseau ferré national étant hétérogène dans ses équipements (postes mécaniques/informatisés, radio sol-train ou pas...), une étude spécifique sur le site devra être réalisée par RFF pour déterminer les mesures adaptées à mettre en place pour arrêter à temps les trains en amont du tronçon potentiellement impacté. Des mesures sont décrites ci-dessous à titre d'exemple.

Lorsque les éléments de cinétique identifiés à l'étape 2 ci-dessus mettent en évidence un temps suffisant pour un arrêt avec les moyens en place sur le réseau ferroviaire, il pourra s'agir de mettre en place des détecteurs sur le site industriel (s'ils n'existent pas déjà) et des procédures d'alerte téléphonique par l'exploitant et d'arrêt du trafic à l'aide des éléments de signalisation ou de communication existants sur le réseau par le gestionnaire de trafic.

Dans d'autres cas, lorsque les éléments de cinétique ne permettent pas de disposer du temps nécessaire au schéma précédent ou si, par exemple, il n'y a pas de communication possible entre le conducteur du train et le centre de régulation du trafic ferroviaire pour arrêter à temps les trains en circulation, la même procédure d'alerte sera prescrite mais un signal commandant l'arrêt du train pourrait être installé sur le réseau en amont de la zone d'aléa.

Dans des cas très particuliers de cinétique plus rapide, notamment lorsque celle-ci ne permet pas de faire reposer la réponse sur des procédures humaines, vous pourrez être amenés à prescrire un détecteur sur le site industriel puis la mise en place d'un signal commandant l'arrêt du train installé en amont de la zone d'aléa et actionné par l'exploitant ICPE, cette mission ayant été définie et arrêtée dans le PPI en application du 5° de l'article 5 du décret n° 2005-1158 susvisé. L'actionnement automatique du signal asservi au déclenchement du détecteur devra démontrer son efficacité et sa fiabilité afin de ne pas perturber de façon intempestive la circulation ferroviaire. Ce type de solutions ne pourra néanmoins s'appliquer que lorsque la configuration de l'infrastructure ferroviaire et de ses équipements le permet.

Quelles que soient les procédures, mesures et travaux prescrits, vous êtes invités à faire procéder régulièrement aux tests appropriés, sous la responsabilité de chacun des acteurs identifiés dans le cadre du PPI, afin d'en assurer le bon fonctionnement.

3. Calendrier préconisé

Vous êtes invités à procéder à la mise en œuvre de cette démarche pour les phénomènes dangereux identifiés dans les PPRT, selon les trois étapes précitées, dès la prochaine révision des PPI concernés. Il peut être utile de rappeler que les PPI doivent être révisés tous les trois ans autour des installations AS, comme le prévoit l'article 8 du décret du 13 septembre 2005 susréféréncé.

Comme rappelé *supra*, d'autres phénomènes dangereux, non pris en compte dans les PPRT, peuvent impacter les infrastructures. Il s'agit des phénomènes dangereux de très faible probabilité, qui ne sont pris en compte que pour les PPI. Ces phénomènes dangereux ont fait l'objet de travaux techniques moins approfondis s'agissant des zones associées et des investigations sur la vulnérabilité des enjeux.

Dans un souci de priorisation de l'action de l'État, il apparaît pertinent de mener prioritairement la démarche proposée à la partie précédente pour les seuls phénomènes dangereux conservés dans les PPRT. Aussi, à l'occasion de la prochaine révision des PPI, vous pourrez prendre les mesures adaptées pour ces phénomènes les plus probables. S'agissant des autres phénomènes (exclus du PPRT), vous maintiendrez des mesures de type organisationnelles s'appuyant sur les moyens existants, tant pour l'exploitant que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Cette approche permettra à vos services, en vue des révisions ultérieures du PPI, d'étudier les autres phénomènes dangereux selon cette démarche rigoureuse et de rassembler les informations techniques nécessaires.

S'agissant des PPRT déjà approuvés ou très avancés (avis des personnes et organismes associés déjà sollicité) qui prévoyaient de traiter cette problématique, ils ne seront pas modifiés afin d'éviter une multiplication de documents administratifs lourds. Les PPI révisés pourront s'inspirer des prescriptions déjà actées. Pour les autres PPRT, qui constituent encore la majorité des PPRT, les questions relatives aux infrastructures ferroviaires ne seront donc pas abordées puisque renvoyées sur les PPI.

4. Aspects financiers

Conformément aux orientations de la loi de 2004, les évolutions organisationnelles ou techniques que vous serez amenés à prescrire dans le cadre des PPI seront à assumer par les différents acteurs concernés. En particulier :

- la mise en place des détecteurs sur les sites industriels, s'ils n'ont pas déjà été prescrits au titre des démarches en application de la législation des installations classées, ainsi que l'analyse de ces signaux (*via* un automate, par exemple) et la transmission de l'alerte vers le réseau, que ce soit sous forme téléphonique dans le cadre d'une procédure organisationnelle ou sous forme d'un signal envoyé automatiquement dans le cadre d'une procédure automatisée, seront à la charge des exploitants des sites ;
- la mise en place des procédures organisationnelles de gestion de l'alerte et du trafic sur le réseau ainsi que l'éventuelle mise en œuvre d'investissements matériels sur ce réseau seront à la charge de Réseau ferré de France, qui a participé à l'élaboration de ces instructions.

La présente circulaire sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et au *Bulletin officiel* du ministère de l'intérieur.

Pour le ministre de l'écologie,
du développement durable,
des transports et du logement et par délégation :

Le secrétaire général,
JEAN-FRANÇOIS MONTELS

*Le directeur général
de la prévention des risques,
délégué aux risques majeurs,*
LAURENT MICHEL

Pour le ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer, des collectivités territoriales
et de l'immigration et par délégation :
*Le préfet, directeur général de la sécurité civile
et de la gestion des crises,*
JEAN-PAUL KIHLE