

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

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement  
et du logement de Poitou-Charentes

Périgny, le 19 août 2011

Unité territoriale de la Charente-Maritime et des Deux-Sèvres  
Subdivision Environnement 17

**Objet** : Étude de dangers du Grand Port Maritime de La Rochelle  
Proposition d'arrêté préfectoral

## Rapport de l'inspection des installations classées

### 1. Contexte

L'article L.551-2 du Code de l'environnement soumet à études de dangers certains ouvrages d'infrastructures routière, ferroviaire, portuaire, de navigation intérieure ou d'installation multimodale dans lesquelles stationnent ou sont chargées / déchargées des matières dangereuses.

L'arrêté du 9 mai 2008 fixe la liste des ouvrages des ports intérieurs et des ports maritimes soumis aux dispositions du décret n°2007-700 du 3 mai 2007 relatif aux études de dangers des ouvrages d'infrastructures de stationnement, chargement ou déchargement de matières dangereuses portant application de l'article L.551-2 de Code de l'environnement. Ainsi, le port de La Rochelle est cité dans l'article 2 de l'arrêté ministériel du 9 mai 2008 parmi les ports français soumis à l'obligation de réalisation d'une étude de dangers.

En application des textes cités précédemment, le grand port maritime de La Rochelle a réalisé une étude de dangers de ses installations. Celle-ci a nous a été transmise par les services de la préfecture par bordereau daté du 7 janvier 2010.

Ayant anticipé l'échéance réglementaire de mise à jour de l'étude de dangers, fixée au 4 mai 2010 par le décret n°2007-700, le grand port maritime n'a pas pu prendre en compte les critères techniques et méthodologiques nécessaires à l'élaboration des études de dangers des infrastructures de transports définis par l'arrêté ministériel du 18 décembre 2009.

Ainsi, la première instruction de ce dossier a donné lieu à un certain nombre d'observations transmises par courrier du 25 mars 2010 et a conduit à demander au grand port de compléter son étude en tenant compte des évolutions réglementaires. Une réunion programmée le 31 août 2010 en présence du grand port, du SDIS, de la DDTM et du SIDPC a permis d'échanger sur les remarques formulées lors de l'instruction de cette étude de dangers.

Par transmission du 16 mars 2011, la préfecture de la Charente Maritime nous a adressé la dernière mise à jour de l'étude de dangers du Grand port maritime de La Rochelle.

### 2. Présentation du dossier

#### 2.1 Le site

Le grand port maritime de La Rochelle (GPM LR) est un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial créé par décrets n°2008-1032 et 2008-1036 du 9 octobre 2008.

Le domaine du GPM LR présente une superficie de 233 ha de domaine terrestre et de 320 ha de domaine maritime.

On distingue les installations portuaires suivantes :

- le bassin à flot construit en 1890 et accueillant un trafic de céréales, engrais, kaolin, produits forestiers et marchandises diverses,
- le quai Modéré Lombard dédié au trafic de céréales mais accueillant quelques trafics et stockages spécialisés à son extrémité est (huiles, mélasse, solution azotée, sables, pétrole lampant),
- le môle d'escale disposant d'un quai est (nitrates et engrais nitrés, conteneurs, produits forestiers, paquebots) et d'un quai ouest (produits forestiers, conteneurs, engrais, carbonates, kaolin, clinker, tourteaux, céréales, alcool éthylique, grands paquebots).
- l'apportement pétrolier offrant deux postes spécialisés pour la réception de produits raffinés (essences et gasoil) et de solution azotée,
- la zone de Chef de Baie principalement dédiée au trafic forestier (pâtes à papier, grumes) mais accueillant également des trafics de céréales et de conteneurs,
- l'Anse Saint Marc située entre le quai Modéré Lombard et le viaduc du môle d'escale destinée à devenir un grand terminal vracs (clinker, combustibles).

En dehors des quais/apportements décrits précédemment, différents types d'installations sont implantées à l'intérieur des limites administratives du GPM LR :

- les hangars et les terres-pleins,
- les dépôts de vrac liquide de la SICA : mélasses, huiles, solution azotée,
- les dépôts sabliers,
- une partie des dépôts pétroliers PICOTY et SDLP,
- les formes de radoub,
- d'autres activités : scierie de l'Atlantique, théâtre de l'horizon, salle de la Sirène,
- des zones sous AOT : quai Modéré Lombard, une partie du môle d'escale.

Certaines de ces installations relèvent de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement.

En 2010, le trafic total du GPM LR était de 8 431 648 tonnes et en augmentation par rapport à l'année précédente.

## 2.2 Les potentiels de dangers

Conformément à l'article 4 de l'arrêté du 18 décembre 2009 relatif aux critères techniques à prendre en compte pour les études de dangers des ouvrages d'infrastructures de transport où stationnent, sont chargés ou déchargés des véhicules ou des engins de transport contenant des matières dangereuses, les potentiels de dangers ont été examinés au regard des classes de danger définies par la réglementation du transport des marchandises dangereuses.

Les matières dangereuses transitant par le GPM LR appartiennent majoritairement aux subdivisions suivantes :

- les matières de classe 1 : les matières et objets explosibles susceptibles de transiter par le port, notamment pour les besoins du ministère de La Défense. Il n'y a pas de dépôt à quai (enlèvement direct). En 2008 et 2009, 17,7 tonnes de matières actives ont été manutentionnées au niveau du port,
- les matières de classe 3 : les produits liquides inflammables (gasoil, fioul, essences, pétrole lampant et alcool éthylique) représentent le tiers du trafic total du GPM LR. L'expédition des hydrocarbures vers les dépôts se fait par canalisation depuis le poste spécialisé jusqu'aux dépôts situés à environ 3km. Ce sont les pompes du navire qui poussent le produit dans les canalisations,
- les matières de classe 5.1 et 9 : le transit d'engrais nitrés est limité à 200 tonnes par navire. Les chargements et les déchargements ne sont autorisés que conditionnés et en conteneurs au môle d'escale ou à Chef de Baie,
- les matières de classe 8 : le seul produit de cette classe est l'acide phosphorique. Son trafic est très limité, voire nul certaines années. Les navires déchargent par flexible au bassin à flot. Le produit est ensuite expédié par canalisation 8" vers un stockage tampon de 2800 tonnes situé derrière la base sous marine.

L'étude de dangers examine également la faisabilité d'un trafic nouveau de gaz liquéfiés (méthane), produit appartenant à la classe 2. Si ce trafic devenait réalité, l'étude de dangers du GPM LR devrait nécessairement être mise à jour en application de l'article R.551-4 du Code de l'environnement.

Le tableau ci-dessous indique par type de produit, le secteur géographique du port concerné :

Produit	Classe	Secteur géographique
Matières et objets explosibles	1	Môle d'Escale, Chef de Baie, Bassin à Flot
Hydrocarbures liquides	3	Appontement pétrolier
Alcool	3	Môle d'Escale
Acide phosphorique	8	Bassin à flot
Engrais nitrés	5.1 et 9	Môle d'Escale, Chef de Baie

### 2.3 Les phénomènes dangereux

Les phénomènes dangereux liés aux produits dangereux manutentionnés sur le site, ainsi que les effets associés, sont les suivants :

- incendie suite à une perte de confinement lors d'un déchargement d'un navire d'essence,
- UVCE et flash-fire suite à une perte de confinement lors d'un déchargement d'un navire d'essence,
- explosion du ciel gazeux d'une cuve mal dégazée d'un pétrolier à l'appontement,
- incendie suite à une perte de confinement sur la coque d'un navire d'essence,
- UVCE et flash-fire suite à une perte de confinement sur la coque d'un navire d'essence,
- explosion de 16 tonnes d'explosifs de classe 1.1,
- explosion de 16 tonnes d'explosifs de classe 1.3 (effets thermiques),
- explosion de 27 tonnes d'engrais contenant du nitrate d'ammonium.

Les phénomènes dangereux liés aux canalisations de transport des hydrocarbures reliant l'appontement pétrolier aux dépôts de liquides inflammables sont traités dans les études de sécurité réalisées par les deux exploitants des canalisations (PICOTY et SDLP).

Comme indiqué précédemment, un trafic d'acide phosphorique est présent au sein du bassin à flot du GPM LR. Une perte de confinement d'acide phosphorique génère un risque de pollution sans effet sur les installations du fait de sa dilution dans le bassin à flot et sans atteinte sur les tiers vis-à-vis de la toxicité par inhalation. En effet, une fuite d'acide phosphorique ne conduirait pas à un dégagement d'hydrogène important, provoqué par contact avec des pièces métalliques, compte tenu du fait que les seules pièces métalliques existantes sont les bollards présents sur le quai. De plus, les opérations étant réalisées à l'air libre, un dégagement d'hydrogène ne serait pas confiné et ne pourrait pas conduire à une explosion. Par conséquent, aucun phénomène dangereux n'est retenu dans l'étude de dangers pour l'acide phosphorique.

### 2.4 Caractérisation des phénomènes dangereux

L'arrêté ministériel du 18 décembre 2009 précise les critères techniques et méthodologiques à prendre en compte pour les études de dangers des ouvrages d'infrastructures de transport où stationnement, sont chargés ou déchargés des véhicules ou des engins de transport contenant des matières dangereuses. Ainsi, une évaluation des risques doit être réalisée. Elle comprend :

- la caractérisation des phénomènes dangereux en termes d'intensité et de cinétique,
- une estimation de la probabilité d'occurrence des phénomènes dangereux et des accidents,
- la caractérisation des accidents en terme de gravité en fonction des enjeux,
- une étude des effets dominos.

L'analyse des risques liées aux opérations réalisées sur le port permet d'identifier tous les phénomènes dangereux susceptibles d'être à l'origine d'un accident majeur. Dix phénomènes dangereux potentiels ont été modélisés.

Pour chaque phénomène dangereux identifié dans son étude de dangers, le GPM LR a déterminé les zones d'effets (thermiques et de surpression), la probabilité, la cinétique et la gravité conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 18 décembre 2009.

#### ➤ Effets thermiques et de surpression

Les effets thermiques sont principalement liés à l'incendie et au flash-fire lors d'un déchargement d'un navire d'essence, à l'incendie et au flash-fire suite à une perte de confinement au niveau de la coque d'un navire et à l'explosion d'un conteneur de 16 tonnes d'explosifs.

Les seuils calculés pour les effets thermiques sont :

- 3 kW/m<sup>2</sup> ou 600 [(kW/m<sup>2</sup>)<sup>4/3</sup>].s : seuil des effets irréversibles délimitant la « zone des dangers significatifs pour la vie humaine »,
- 5 kW/m<sup>2</sup> ou 1000 [(kW/m<sup>2</sup>)<sup>4/3</sup>].s: seuil des effets létaux délimitant la « zone des dangers graves pour la vie humaine »,
- 8 kW/m<sup>2</sup> ou 1600 [(kW/m<sup>2</sup>)<sup>4/3</sup>].s: seuil des effets létaux significatifs délimitant la « zone des dangers très graves pour la vie humaine » et seuil des risques d'effets dominos pour les structures.

Les effets de surpression sont générés suite à une explosion du ciel gazeux d'une cuve mal dégazée d'un navire pétrolier à l'appontement, un UVCE suite à une perte de confinement sur un navire contenant de l'essence, une explosion d'un conteneur de 16 tonnes d'explosif ou de 27 tonnes d'engrais.

Les seuils calculés sont :

- 20 mbar : seuil des effets liés aux bris de vitres,
- 50 mbar : seuil des effets irréversibles délimitant la « zone des dangers significatifs pour la vie humaine »,
- 140 mbar : seuil des effets létaux délimitant la « zone des dangers graves pour la vie humaine »,
- 200 mbar : seuil des effets létaux significatifs délimitant la « zone des dangers très graves pour la vie humaine » et seuil des effets dominos pour les structures.

Ainsi, les distances d'effets des phénomènes dangereux sont les suivantes :

Phénomène dangereux	Distances des effets létaux significatifs (en m)	Distances des effets létaux (en m)	Distances des effets irréversibles (en m)	Distances des effets indirects par bris de vitres (en m)
Incendie suite à une perte de confinement lors du déchargement d'un navire d'essence	110	140	180	/
UVCE suite à une perte de confinement lors du déchargement d'un navire d'essence	-	-	76	152
Flash-fire suite à une perte de confinement lors du déchargement d'un navire d'essence	637	637	701	/
Explosion du ciel gazeux d'une cuve mal dégazée d'un pétrolier à l'appontement	32	43	94	188
Incendie suite à une perte de confinement de la coque d'un navire d'essence	522	586	656	/
UVCE suite à une perte de confinement de la coque d'un navire d'essence	-	-	76	152
Flash-fire suite à une perte de confinement de la coque d'un navire d'essence	700	700	770	/
Explosion d'un conteneur de 16 tonnes d'explosifs de classe 1.1	195	366	537	1074
Explosion d'un conteneur de 16 tonnes d'explosifs de classe 1.3	85	122	159	/
Explosion d'un conteneur de 27 tonnes d'engrais au nitrate d'ammonium	73	93	205	410

5 phénomènes dangereux sortent des limites administratives du GPM LR. Ce sont le flash-fire suite

à perte de confinement lors d'un déchargement d'un navire essence, l'incendie et le flash-fire suite à perte de confinement de la coque d'un navire essence, l'explosion de 16 tonnes d'explosifs de classe 1.1 et l'explosion de 27 tonnes d'engrais contenant du nitrate d'ammonium.

Tous les phénomènes dangereux étudiés ont une cinétique rapide ou très rapide.

#### ➤ Détermination de la probabilité

Conformément à l'arrêté du 18 décembre 2009, l'exploitant a évalué et justifié la probabilité d'occurrence et la gravité de chaque phénomène dangereux et accidents. Les probabilités sont fournies dans le tableau ci-dessous :

Phénomène dangereux	Classe de probabilité
Incendie suite à une perte de confinement lors du déchargement d'un navire d'essence	B
Flash-fire suite à une perte de confinement lors du déchargement d'un navire d'essence	B
UVCE suite à ne perte de confinement lors du déchargement d'un navire d'essence	B
Explosion du ciel gazeux d'une cuve mal dégazée d'un pétrolier à l'appontement	C
Incendie suite à une perte de confinement de la coque d'un navire d'essence	D
Flash-fire suite à une perte de confinement de la coque d'un navire d'essence	D
UVCE suite à une perte de confinement de la coque d'un navire d'essence	D
Explosion d'un conteneur de 16 tonnes d'explosifs de classe 1.1	E
Explosion d'un conteneur de 16 tonnes d'explosifs de classe 1.3	E
Explosion d'un conteneur de 27 tonnes d'engrais au nitrate d'ammonium	E

#### ➤ Détermination de la gravité

L'annexe 2 de l'arrêté ministériel du 18 décembre 2009 définit les niveaux de gravité suivants :

NIVEAU DE GRAVITÉ des conséquences	ZONE DÉLIMITÉE PAR LE SEUIL des effets létaux significatifs	ZONE DÉLIMITÉE PAR LE SEUIL des effets létaux	ZONE DÉLIMITÉE PAR LE SEUIL des effets irréversibles sur la vie humaine
Désastreux	Plus de 10 personnes exposées (1)	Plus de 100 personnes exposées	Plus de 1 000 personnes exposées
Catastrophique	Moins de 10 personnes exposées	Entre 10 et 100 personnes exposées	Entre 100 et 1 000 personnes exposées
Important	Au plus 1 personne exposée	Entre 1 et 10 personnes exposées	Entre 10 et 100 personnes exposées
Sérieux	Aucune personne exposée	Au plus 1 personne exposée	Moins de 10 personnes exposées
Modéré	Pas de zone de létalité hors de l'établissement		Présence humaine exposée à des effets irréversibles inférieure à 1 personne

(1) Personne exposée : en tenant compte, le cas échéant, des mesures constructives visant à protéger les personnes contre certains effets et la possibilité de mise à l'abri des personnes en cas d'occurrence d'un phénomène dangereux si la cinétique de ce dernier et la propagation de ses effets le permettent.

L'étude de dangers attribue un niveau de gravité pour chacun des phénomènes dangereux listés précédemment. Par ailleurs, le grand port de La Rochelle accueille plusieurs fois par an, au sein du mole d'escale des paquebots. Si on considère la présence d'un paquebot lors de la survenue d'un phénomène dangereux, la gravité associée est augmentée. Par conséquent, le GPM LR a calculé la gravité des phénomènes dangereux avec et sans présence d'un paquebot.

Phénomène dangereux	Classe de gravité sans présence d'un paquebot	Classe de gravité avec présence d'un paquebot
Incendie suite à une perte de confinement lors du déchargement d'un navire d'essence	Modéré	Modéré
Flash-fire suite à une perte de confinement lors du déchargement d'un navire d'essence	Important	Désastreux
UVCE suite à une perte de confinement lors du déchargement d'un navire d'essence	Modéré	Modéré
Explosion du ciel gazeux d'une cuve mal dégazée d'un pétrolier à l'appontement	Modéré	Modéré
Incendie suite à une perte de confinement de la coque d'un navire d'essence	Important	Désastreux
Flash-fire suite à une perte de confinement de la coque d'un navire d'essence	Important	Désastreux
UVCE suite à une perte de confinement de la coque d'un navire d'essence	Modéré	Modéré
Explosion d'un conteneur de 16 tonnes d'explosifs de classe 1.1	Catastrophique	Catastrophique
Explosion d'un conteneur de 16 tonnes d'explosifs de classe 1.3	Important	Important
Explosion d'un conteneur de 27 tonnes d'engrais au nitrate d'ammonium	Important	Important

## 2.5 Démarche de mesure de maîtrise des risques

En l'absence de grille d'appréciation de la justification par l'exploitant des mesures de maîtrise du risque spécifique aux infrastructures de transport, le GPM LR s'est basé sur la grille existante pour les établissements SEVESO décrite dans la circulaire du 10 mai 2010. Un niveau de risque est défini pour chaque case (couple gravité-probabilité). Les cases sont regroupées en trois grands types :

- une zone de risque élevé, figurée par le mot « NON »,
- une zone de risque intermédiaire, figurée par le signe « MMR » (mesures de maîtrise des risques), dans laquelle une démarche d'amélioration continue est particulièrement pertinente,
- une zone de risque moindre, qui ne comporte ni « NON » ni « MMR ».

Après analyse de la grille de criticité de l'étude de dangers en présence d'un paquebot, il ressort que :

- 4 phénomènes dangereux sont dans une case de risque « moindre »,
- 3 phénomènes dangereux sont dans une case « MMR » de rang 1,
- 2 phénomènes dangereux sont dans une case « MMR » de rang 2,
- 1 phénomène dangereux est dans une case « NON ».

En l'absence de paquebot au mole d'escale, la grille de criticité comporte :

- 4 phénomènes dangereux sont dans une case de « risque moindre »,
- 5 phénomènes dangereux sont dans une case « MMR » de rang 1,
- 1 phénomène dangereux est dans une case « MMR » de rang 2.

En présence d'un navire de passagers, un phénomène dangereux se situe en case « NON » dans la grille de criticité. Il s'agit du flash-fire suite à une perte de confinement lors du déchargement d'un navire d'essence. Le GPM LR dispose d'une étude spécifique sur les dangers liés à la co-activité des navires à passagers et des pétroliers aux terminaux môle d'escale et appontement pétrolier remise à la DREAL en complément de l'étude de dangers sur les infrastructures du grand port.

Cette étude indique que des mesures supplémentaires de maîtrise du risque pourraient être mises en œuvre et notamment l'optimisation de l'organisation des secours. Néanmoins, aucune mesure précise n'est proposée par le GPM LR dans l'étude de dangers afin de réduire la probabilité et/ou la gravité du phénomène dangereux situé en case « NON ».

Pour les 4 phénomènes dangereux dans les cases dites de « risque moindre », le risque résiduel

est modéré et n'implique pas d'obligation de réduction complémentaire du risque d'accident.

De part leur positionnement dans la grille de criticité en l'absence de paquebot, 6 autres phénomènes dangereux nécessitent des moyens de maîtrise des risques supplémentaires. Ainsi, le GPM LR propose :

- de réduire au maximum la fréquentation des navires de plaisance à l'intérieur des limites administratives du port,
- de réduire la gravité des effets pour les explosions de matières de classe 1 : l'accostage des navires transportant, déchargeant ou chargeant des matières de classe 1 est interdit à tous les quais du bassin à flot,
- d'interdire la manutention, l'accostage de navire transportant ou pouvant transporter des matières de classe 1.1, 1.2, 1.3, 1.5 et 1.6 en présence d'un navire à passagers,
- d'interdire la manutention des nitrates d'ammonium et des engrais nitrés au mole d'escale et au bassin à flot.

Par ailleurs, le GPM LR dispose déjà d'un certain nombre de mesures de maîtrise des risques déjà en place et définies dans le règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes et le règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses. Ce sont par exemple :

- une limitation des quantités de marchandises dangereuses admissibles selon les terminaux et la classe,
- une limitation de la durée de stockage,
- des distances de séparation entre marchandises,
- des dispositions spécifiques pour la manutention des produits.

De plus, le GPM LR dispose d'un réseau de bornes incendie couvrant la majorité des installations et d'une protection spécifique au niveau de l'appontement pétrolier et du mole d'escale. La protection contre l'incendie de l'appontement est composée de rideaux d'eaux et d'un réseau mousse/eau de mer. Ce système de protection est actionné au moyen d'un automate, et peut être déclenché, à la fois au poste de garde de l'appontement pétrolier, et à l'extérieur de deux bâtiments du mole d'escale. Le dispositif de protection contre l'incendie est considéré comme une mesure de maîtrise des risques.

### 3. Avis de l'inspection des installations classées

En matière de prévention des risques incendie et d'explosion, l'étude de dangers des infrastructures portuaires a analysé les différents événements susceptibles de générer des phénomènes dangereux. Des moyens de prévention et de protection ont été définis par le grand port maritime de La Rochelle en vue de réduire la probabilité d'occurrence de tels événements et d'en limiter les effets.

Néanmoins, lors de la présence d'un navire de passagers, la gravité d'un certain nombre de phénomène dangereux augmente, rendant leur criticité difficilement acceptable. Ainsi, sur les 10 phénomènes dangereux modélisés dans l'étude de dangers, 5 sont dans des cases de risque intermédiaire et un dans une case de risque élevé.

Même si la réglementation sur les études de dangers des infrastructures de transport n'impose pas l'utilisation de la grille de criticité définie par la circulaire de 10 mai 2010, cette grille permet de mettre en exergue les phénomènes dangereux nécessitant la mise en place de mesures supplémentaires de maîtrise des risques afin de diminuer soit leur probabilité d'apparition, soit leur gravité.

Après examen des deux grilles de criticité, avec et sans présence d'un paquebot, il apparaît clairement qu'en présence d'un paquebot, la gravité des phénomènes dangereux s'accroît et devient trop importante. Par exemple, le phénomène de flash-fire suite à une perte de confinement lors du déchargement d'un navire d'essence passe d'un niveau de gravité « sérieux » en absence de paquebot à « désastreux » en présence de passagers.

Étant donné que la survenue des phénomènes dangereux en présence d'un paquebot expose un nombre conséquent de personnes au risque, il semble opportun d'interdire la co-activité entre un navire pétrolier et un paquebot, l'un et l'autre pouvant se trouver soit au môle d'escale soit à l'appontement pétrolier.

De même et comme le propose le GPM LR, il est proposé d'interdire au môle d'escale, la

manutention, l'accostage de navire transportant ou pouvant transporter des matières de classe 1.1, 1.2, 1.3, 1.5 et 1.6 en présence d'un navire à passagers.

De plus, en cas d'explosion d'un conteneur de 16 tonnes d'explosifs au bassin à flot, les effets sortent des limites administratives du GPM LR et impactent les populations résidentes dans le quartier de La Pallice. Par conséquent et comme proposé par le grand port, il semble nécessaire d'interdire la manutention, de chargement et de déchargement des matières de classe 1 au bassin à flot.

Enfin, l'étude complémentaire relative à l'analyse des dangers liés à la co-activité des navires à passagers et des pétroliers mentionne les dispositifs de défense incendie disponibles sur le grand port maritime sans apporter néanmoins les justificatifs du caractère suffisant de ces moyens. L'inspection des installations classées propose en conséquence de demander au GPM LR la réalisation d'une étude de dimensionnement de son réseau incendie sur la base des conclusions de son étude de dangers.

#### 4. Proposition de l'inspection des installations classées

La remise de l'étude de dangers du grand port maritime de La Rochelle s'inscrit dans le cadre de la nouvelle réglementation applicable aux infrastructures de transports de matières dangereuses introduite par l'article L.551-2 du Code de l'environnement.

Il ressort de l'analyse de cette étude que les principaux risques sont dus à la présence d'explosifs, de liquides inflammables et d'engrais contenant du nitrate d'ammonium. Ces produits peuvent générer des phénomènes dangereux impactant des populations et provoquant des effets thermiques et de surpression.

Après modélisation et analyse de ces phénomènes, certains présentent un risque et nécessitent la mise en place de mesures supplémentaires de maîtrise des risques. Ces mesures ont été définies par le grand port. Néanmoins, au vu du nombre important de passagers d'un paquebot touchés lors de la survenue d'un phénomène dangereux, l'inspection des installations classées propose de compléter les mesures de maîtrise des risques existantes par celle-ci :

- interdire la manutention, l'accostage, le déchargement de navires pétroliers transportant ou ayant transporté des produits de classe 3 au mole d'escale et à l'apponement pétrolier en présence d'un navire de passagers dans les limites administratives du port.

En application des dispositions de l'article L.551-3 du Code de l'environnement, le Préfet peut fixer les prescriptions d'aménagement et d'exploitation des ouvrages d'infrastructure jugées indispensables pour préserver la sécurité des populations, la salubrité la santé publiques directement ou indirectement par pollution du milieu.

Ainsi, l'inspection des installations classées propose à Madame La Préfète ;

- de donner acte de l'examen de cette étude de dangers et de prescrire la réactualisation quinquennale de cette dernière,

- de demander au grand port maritime la mise en place des mesures d'aménagement et d'exploitation identifiées lors de l'instruction de l'étude de dangers. Ces mesures devront être intégrées dans la mise à jour du règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses,

- de demander au GPM LR la réalisation d'une étude de dimensionnement de son réseau incendie sur la base des conclusions de son étude de dangers.

L'inspection des installations classées propose, par conséquent, à Madame la Préfète de prendre un arrêté préfectoral à cet effet. Un projet d'arrêté en ce sens est joint en annexe.