PRÉFET
DU PAS-DE-CALAIS
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction de la Coordination des Politiques Publiques et de l'Appui Territorial

Bureau des installations classées, de l'utilité publique et de l'environnement
Section installations classées pour la protection de l'environnement
DCPPAT – BICUPE – SIC – LP – n°2021 - 258

Arras, le 24 SEP. 2021

INSTALLATIONS CLASSÉES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Commune de CALAIS

SOCIETE D'EXPLOITATION DES PORTS DU DETROIT

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL PRESCRIVANT DES MESURES DE MAÎTRISE DES RISQUES

Vu le code de l'environnement, en particulier le chapitre Ier du Titre V de son Livre V relatif aux études de dangers de certains ouvrages et installations ;

Vu les articles L. 551-2 et R. 551-10 du code de l'environnement qui soumettent à études de dangers certains ouvrages d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires, de navigation intérieure ou d'installations multimodales dans lesquelles stationnent ou sont chargées / déchargées des matières dangereuses ;

Vu les articles L. 551-3 et R. 551-6-1 du code de l'environnement relatifs aux arrêtés fixant les prescriptions d'aménagement et d'exploitation des ouvrages d'infrastructures jugées indispensables pour préserver la sécurité des populations, la salubrité et la santé publiques directement ou indirectement par pollution du milieu ;

Vu le code des transports, en particulier ses articles L. 5331-2 et L. 5331-10 relatifs aux règlements de police applicables dans les ports maritimes ;

Vu les articles R5333-1 à R5333-28 du code des transports portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche ;

Vu le code de la sécurité intérieure, en particulier ses articles R741-18 à R741-22 ;

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des Préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

Vu le décret du 5 septembre 2019 portant nomination de M. Alain CASTANIER, administrateur général détaché en qualité de sous-préfet hors classe, en qualité de Secrétaire général de la préfecture du Pas-de-Calais (classe fonctionnelle II) ;

Vu le décret du 29 juillet 2020 portant nomination de M. Louis LE FRANC en qualité de préfet du Pas-de-Calais (hors classe) ;

Vu l'annexe à l'arrêté ministériel du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes (dit RPM) ;

Vu l'arrêté ministériel du 18 décembre 2009 précisant les critères techniques et méthodologiques 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 ;

Vu l'arrêté ministériel du 15 juin 2012 modifié qui fixe la liste des ouvrages d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires ou de navigation intérieure et des installations multimodales soumis aux dispositions de la partie réglementaire du code de l'environnement en application de l'article L. 551-2 du code de l'environnement ;

Vu l'arrêté préfectoral du 12 janvier 2016 encadrant le fonctionnement du terminal ferroviaire exploité par VIIA ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2020-10-19 du 24 août 2020 modifié portant délégation de signature ;

Vu la délégation de service public confiée à la Société d'Exploitation des Ports du Détroit (SEPD) par la Région Hauts-de-France

Vu l'étude de dangers remise en avril 2021 puis en septembre 2021 par la SEPD pour le Port de Calais ;

Vu l'étude de dangers remise en mai 2021 par la société VIIA CONNECT CALAIS (VCCA) pour le terminal ferroviaire qu'elle exploite sur l'emprise du Port de Calais ;

Vu les demandes de compléments de la DREAL transmises en août 2021 ;

Vu le courrier en date du 7 septembre 2021 par lequel la SEPD indique reprendre à son compte les conclusions de l'étude de dangers remise par VIIA CONNECT CALAIS ;

Vu les conclusions issues des échanges entre l'inspection de l'environnement et la SEPD lors d'une réunion technique qui s'est tenue le 17 août 2021 ;

Vu le projet d'arrêté porté à la connaissance de la SEPD le 7 septembre 2021 ;

Vu le rapport de l'inspection de l'environnement en date du 13 septembre 2021

Considérant que le port de Calais entre dans le champ d'application des articles L. 551-2 et R. 551-10 du code de l'environnement ;

Considérant que la SEPD est gestionnaire de l'ensemble des ouvrages concernés par du transit ou du stationnement de marchandises dangereuses dans le cadre de sa délégation de service public ;

Considérant que les études de dangers susvisées définissent les conditions d'exploitation et proposent des moyens de sécurité particuliers qui conditionnent la sécurité du site ;

Considérant que les études de dangers susvisées concluent à l'existence de phénomènes dangereux pouvant occasionner des effets létaux en dehors des limites de l'emprise administrative du port de Calais ;

Considérant qu'il y a donc lieu de prescrire par arrêté préfectoral, pris en application des dispositions des articles L. 551-3 et R. 551-6-1 du code de l'environnement, des mesures d'exploitation et d'aménagement du port de Calais pour préserver la sécurité des populations, la salubrité et la santé publiques directement ou indirectement par pollution du milieu ;

Sur proposition du Secrétaire général de la préfecture du Pas-de-Calais ;

ARRÊTE

Article 1 – Portée de l'arrêté

Les opérations de chargement, déchargement, embarquement, débarquement et stationnement de marchandises dangereuses sont réalisées sur le Port de Calais conformément aux prescriptions du présent arrêté.

Les dispositions du présent arrêté sont intégrées au règlement local du port approuvé par arrêté préfectoral du 21 octobre 2008 ou par tout arrêté préfectoral postérieur. Elles s'appliquent sans préjudice des dispositions de ce règlement local.

Les dispositions du présent arrêté s'appliquent à la Société d'Exploitation des Ports du Détroit (SEPD) ci-après dénommée exploitant, dont le siège social se situe 24, boulevard des Alliés à CALAIS, en sa qualité de gestionnaire du Port de Calais.

Article 2 – Étude de dangers

Il est pris acte des études de dangers suivantes :

- *Étude de dangers des terminaux portuaires de Calais concernant le stationnement, le chargement et le déchargement des matières dangereuses (Bureau Veritas Exploitation – réf. 9314509-1) – rév. 2 – Août 2021 ;*
- *Étude des dangers de l'autoroute ferroviaire – Terminal de transbordement ferroviaire du Port de Calais (Bureau Veritas Exploitation – réf. 10083892-1) – rév. 0 – 27 avril 2021.*

En application des dispositions de l'article L. 551-2 du code de l'environnement, une mise à jour de ces études de dangers est adressée à M. le Préfet du Pas-de-Calais au plus tard pour le 1er avril 2026.

Les études de dangers sont également mises à jour en cas de modification substantielle d'installations : nouvelles zones de stationnement de matières dangereuses, évolution du trafic de matières dangereuses, modification des conditions d'exploitation.

Les ouvrages du Port de Calais sont exploités et aménagés conformément aux dispositions décrites dans les étude de dangers, dès lors qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions du présent arrêté.

L'exploitant respectera en outre les prescriptions des articles du présent arrêté qui reprennent pour partie et dans leurs aspects les plus essentiels, complètent ou précisent les engagements pris dans les études de dangers. Ce respect ne saurait dégager l'exploitant de la responsabilité pleine et entière rappelée ci-avant.

L'exploitant est responsable de la sécurité de l'exploitation de son établissement vis-à-vis des populations et de l'environnement, dans des conditions au moins égales à celles décrites dans les études de dangers.

Article 3 – Gestion des marchandises dangereuses

3.1. Marchandises dangereuses autorisées

Le trafic de marchandises dangereuses est autorisé sur le Port de Calais à l'exception du trafic :

- des citernes de gaz toxiques (classe de danger 2.3) et
- de produits explosibles de classes 1.1, 1.2, 1.3., 1.5. et 1.6.

L'entreposage (hors transit) des marchandises dangereuses suivantes est interdit :

- Classe 1 sauf la classe 1.4.s
- Classe 2.3 (gaz toxiques)
- Matières autoréactives de codes UN 3231 à 3240 (classe 4.1)
- Classe 4.2 : matières spontanément inflammables
- Classe 4.3 : matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables
- Classe 5.2 : peroxydes organiques
- Sur le seul terminal ferroviaire, Classe 6.1 sauf groupes d'emballage II et III
- Classe 6.2 : matières infectieuses
- Classe 7 : matières radioactives sauf convois sous EOT et sur demande de la DSN
- Engrais au nitrate d'ammonium (Classe 9)

3.2. Suivi des matières dangereuses

L'exploitant est en mesure de connaître aisément à tout moment, y compris à distance, les quantités de marchandises dangereuses par classes présentes et leur localisation.

A cet effet, la SEPD est tenue de disposer d'une base de données informatique associant l'ensemble des exploitants et les compagnies maritimes ou ferroviaires avant la mise en service de l'extension du nouveau port. Cette base est mise à jour au fur et à mesure des réservations ou des admissions tant au départ qu'en arrivée en précisant si les marchandises sont mises en stationnement.

La base de données est tenue à disposition de l'inspection de l'environnement et des services publics d'incendie et de secours.

La capitainerie doit disposer d'un accès à cette application pour réaliser le contrôle de l'effectivité du respect des règlements ainsi que dans le cadre des premières interventions qu'elle pourrait être conduite à mener.

Sans préjudice des dispositions du code du travail, l'exploitant dispose des documents lui permettant de connaître la nature et les risques des produits dangereux présents.

En cas d'incident, l'exploitant met à disposition des services d'incendie et de secours les informations, relatives aux matières dangereuses, nécessaires à une intervention.

Ces données sont facilement accessibles et tenues en permanence à disposition notamment des services d'incendie et de secours.

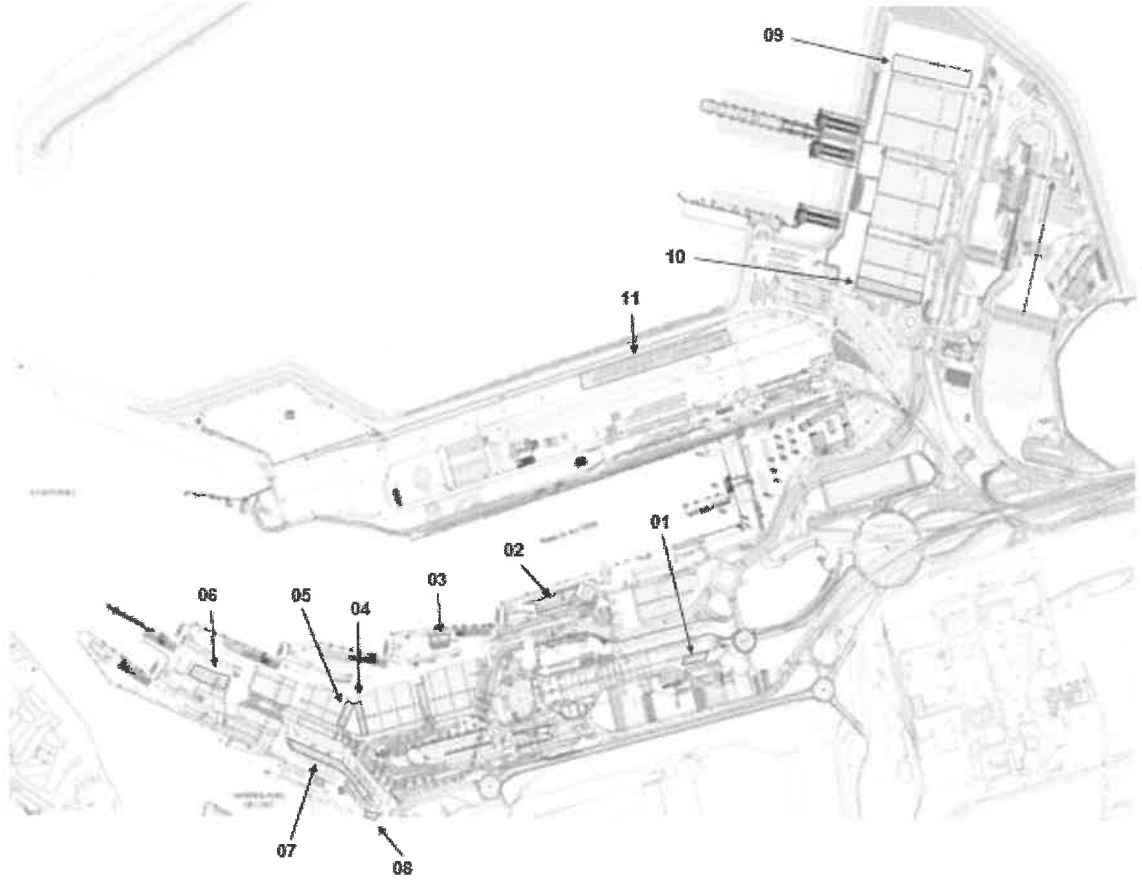
Les fûts, réservoirs et autres emballages contenus dans les remorques doivent porter en caractère très lisible le nom des produits ainsi que les symboles de danger conformément, s'il y a lieu, à la réglementation relative à l'étiquetage des substances et préparations dangereuses. Les informations apposées doivent permettre de vérifier le respect des dispositions de l'article 3.1.

L'exploitant effectue annuellement un bilan du trafic de matières dangereuses présenté pour chacune des classes et sous classes. Il transmet ce bilan au Préfet et à l'inspection de l'environnement accompagné des commentaires et éléments justifiant les évolutions éventuelles.

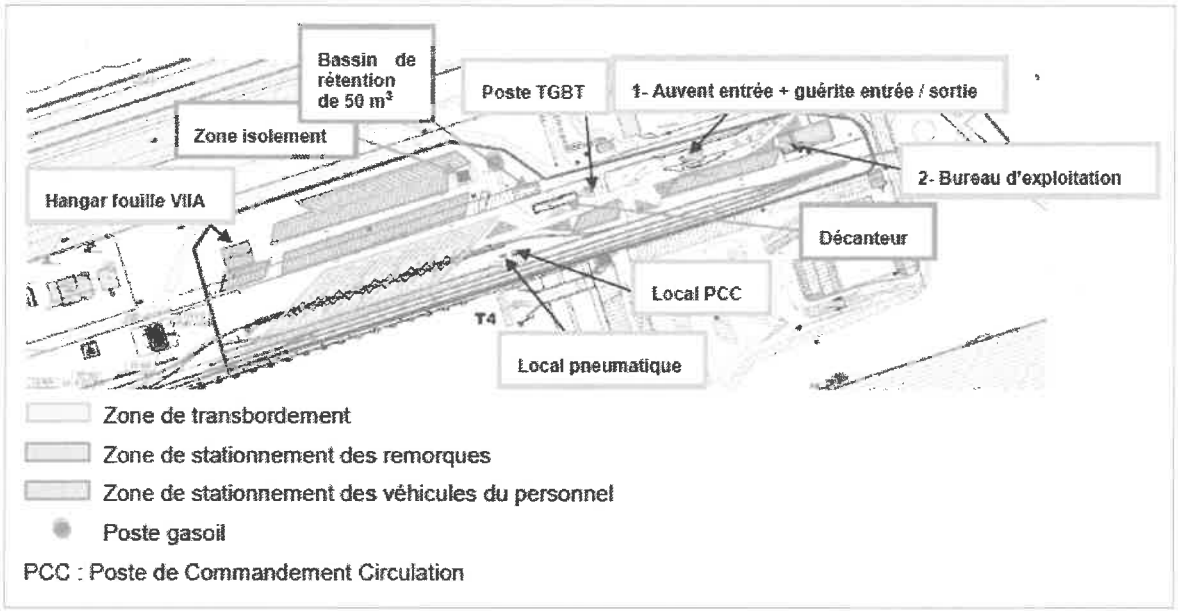
Ce bilan est accompagné d'une analyse de la cohérence de ce trafic avec les hypothèses de l'étude de dangers. En cas d'évolution du trafic, il est fait application des dispositions de l'article 12 du présent arrêté.

Article 4 : Organisation de l'activité

Le stationnement de marchandises dangereuses n'est autorisé que sur les zones reprises sur le plan ci-dessous :



ainsi que sur les zones du terminal ferroviaire ci-dessous



Le stationnement est limité à 12 heures, cette durée pouvant être prolongée de 12 heures sur autorisation et attribution de place par la capitainerie.

La seule zone de stationnement pour les Remorques Non Accompagnées est le parking repéré 11 sur le plan ci-dessus.

Les marchandises dangereuses en transit ou en stationnement sur le port de Calais sont transportées dans des camions, remorques, conteneurs, et conditionnées en colis ou en vrac.

Les opérations d'embarquement ou de débarquement de marchandises dangereuses transportées en vrac classées MDV par le code IMSBC et celles des codes IBC, IGC sont interdites.

Article 5 : Dispositions d'exploitation

5.1. Dispositions générales

Le Port de Calais est exploité dans les conditions décrites dans les études de dangers susvisées.

L'exploitant est tenu de respecter les procédures mises en place par l'autorité de police portuaire, procédures précisant les conditions d'accueil et de stationnement des engins de transport de matières dangereuses (isolement éventuel des matières entre elles, emplacements dédiés …). Il décrit, dans un document tenu à disposition de l'inspection de l'environnement, les mesures générales mises en place ou prévues, pour réduire l'occurrence d'apparition de phénomènes dangereux, notamment

- la signalétique mise en place pour faire respecter les règles applicables ;
- la disponibilité d'un tableau de ségrégation présentant les incompatibilités entre produits et les distances d'isolement éventuelles à respecter (tableau spécifié en annexe 3 du RPM) ;
- la disponibilité des moyens de maîtrise des pollutions (notamment rétentions, barrages flottants) et des moyens de lutte contre l'incendie notamment la disponibilité immédiate prévue par l'article 518 du RPM en ce qui concerne le nitrate d'ammonium, les engrais au nitrate d'ammonium de classe 5.1 ou 9 ainsi que de solutions chaudes concentrées au nitrate d'ammonium ;

- le recours à du personnel formé et habilité qui a connaissance des risques associés aux différentes classes de matières dangereuses.

Les unités de transport de marchandises dangereuses sont conformes à la réglementation qui leur est applicable. Les documents attestant de leur conformité sont tenus à disposition. Un contrôle visuel, ayant pour objet de vérifier l'absence de défaut apparent extérieur et de toute trace de perte de confinement, est réalisé sur chaque conteneur à son arrivée dans l'enceinte du Port.

Une procédure particulière est mise en place pour les matières radioactives selon les mesures qui devront être fixées par le Plan de Protection Radiologique à établir avant la mise en service du nouveau port.

La Procédure pour les matières nucléaires sous EOT est validée par la DSN.

La manutention des marchandises dangereuses est interdite sur le port de Calais sauf dérogation accordée par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Les véhicules et engins de manutention des unités de transport de marchandises dangereuses respectent le plan et les règles de circulation applicables au sein du port. Les zones de circulation de ces véhicules et engins doivent être dégagées de tout obstacle.

5.2. Stationnement

La zone réservée au stationnement des matières dangereuses et les places dédiées sont matérialisées par un marquage et une signalétique adaptés de façon à guider les conducteurs des véhicules concernés.

Le stationnement des différentes classes de marchandises dangereuses est effectué dans le respect des dispositions du RPM.

Les distances minimales entre chaque engin de transport sont fixées par le tableau de ségrégation en annexe 3 du RPM. L'exploitant est responsable de l'application de cette ségrégation.

Le positionnement des unités de transport des marchandises dangereuses en transit est attribué dans une des zones 1 à 10 sous la responsabilité des compagnies selon leur plan de chargement et dans le respect des règles de ségrégation.

Un espace de circulation à pied est garanti autour de chaque engin de transport de marchandises dangereuses. Cet espace est suffisant pour permettre la réalisation de toute vérification sur les ensembles routiers et, le cas échéant, l'intervention des secours.

Les aires de stationnement sont débarrassées de toute matière ou produit combustible non nécessaire.

Un accès doit être laissé libre pour les services de secours pendant le stationnement et le chargement / déchargement, embarquement / débarquement des véhicules de transport acheminant des marchandises dangereuses.

5.3. Système de chargement du terminal ferroviaire

Le concept de transbordement retenu est celui du wagon Lohr, wagon double articulé comportant deux coques de chargement pouvant accueillir des semi-remorques routières standards non spécifiques de 4 m de hauteur environ et de masse maximale totale de 38 t.

L'entrée du terminal est équipée d'un poste de contrôle gabarit de la remorque pour vérifier l'aptitude au transport par train en toute sécurité (gabarit, état général, poids…)

Le chargement de la remorque est réalisé directement par un tracteur routier ou un tracteur de manutention, sans engin de manutention verticale.

Les systèmes de manutention des wagons sont prévus pour fonctionner de façon automatique. En cas de fonctionnement anormal d'un des systèmes de manutention, celui-ci est conçu pour s'arrêter automatiquement dans la position dans laquelle il se trouve lors de la détection du fonctionnement anormal.

5.4. Surveillance de l'exploitation

L'exploitation des différentes installations doit se faire sous la surveillance de personnes nommément désignées par l'exploitant et ayant une connaissance des dangers et inconvénients que son exploitation induit, des matières dangereuses susceptibles d'être présentes et des dispositions à mettre en œuvre en cas d'incident.

En ce qui concerne le terminal ferroviaire, des opérateurs sont présents sur le terminal et/ou au poste de commandement. Ils peuvent actionner les arrêts d'urgence présents sur le terminal. L'actionnement d'un arrêt d'urgence, quel qu'il soit, provoque l'arrêt complet et immédiat de tous les systèmes de manutention sur le terminal.

Des consignes d'exploitation du terminal ferroviaire définissent :

- les modes opératoires ;
- les modalités de vérification des dispositifs de sécurité ;
- les instructions de maintenance et de nettoyage.

5.5. Circulation

Les voies de circulation et d'accès sont notamment délimitées, maintenues en constant état de propreté et dégagées de tout objet susceptible de gêner le passage. Ces voies sont aménagées pour que les engins des services d'incendie et de secours puissent évoluer sans difficulté.

La signalisation routière horizontale (marquages au sol, signalisation directionnelle), verticale (panneaux routiers) et la signalétique seront conformes à la réglementation en vigueur.

La vitesse maximale autorisée est fixée à 20 km/h.

Dispositions spécifiques au terminal ferroviaire

Durant la période de transbordement d'un train, les accès routiers proches du terminal ferroviaire sont neutralisés.

Le trafic ferroviaire sur l'emprise du site fait l'objet d'une consigne d'exploitation.

La vitesse maximale d'un train est fixée en fonction des tronçons et ne pourra en aucun cas être supérieure à 10km/h. Les locomotives seules peuvent circuler à des vitesses maximales de 30 km/h.

Toutes les voies et appareils du terminal ferroviaire sont maintenus en bon état et font l'objet de contrôles périodiques à minima :

- une visite de surveillance périodique à pied afin de contrôler l'état général des voies et appareils
- et un enregistrement de l'état géométrique des voies.

La fréquence de ces contrôles est à minima annuelle pour les appareils de voie et tous les trois ans pour l'ensemble des voies. Les résultats de ces contrôles sont archivés et tenus à la disposition de l'inspection de l'environnement.

5.6. Conditions météorologiques

Tout acheminement de marchandises dangereuses sur le terminal et toute manœuvre relative à leur chargement / déchargement, embarquement / débarquement sur le terminal sont interdits, suspendus, interrompus ou reportés en cas de conditions météorologiques défavorables (conditions définies par le RLMD). L'arrêt ou le report des opérations s'accompagne de la mise en sécurité du chargement ou, le

cas échéant du navire, sans générer de risques supplémentaires pour les tiers. L'exploitant est tenu de respecter les consignes d'arrêt des opérations décidées par la capitainerie.
L'exploitant dispose des moyens d'information et d'alerte nécessaires pour être en mesure de faire respecter les dispositions du présent article.
Des manches à air sont implantées sur le site dans des zones éclairées. Elles doivent être implantées de manière à ce que, à partir de n'importe quel point du site, il soit possible d'en voir une.

Article 6 – Suivi et entretien des installations

6.1. Matériels et engins de manutention

Les matériels et engins de manutention sont entretenus selon les instructions du constructeur et conformément aux règlements en vigueur. Ils sont contrôlés au moins une fois par an si la fréquence des contrôles n'est pas fixée par une autre réglementation et font l'objet d'un rapport de contrôle.
Les entretiens et réparations courants des engins mobiles sont effectués dans un atelier prévu à cet effet. Ils sont bridés afin de ne pas dépasser la vitesse de 25 km/h.

6.2. Vérification périodique et maintenance des équipements

L'exploitant s'assure de la vérification périodique et la maintenance des matériels de sécurité et de lutte contre l'incendie mis en place ainsi que des installations électriques et de la continuité du réseau de liaisons équipotentielles, conformément aux référentiels en vigueur. L'exploitant tient à disposition les éléments justifiant de ces vérifications et maintenance.

Article 7 - Prévention des accidents

7.1. Consignes générales

Toutes dispositions sont prises pour prévenir les risques d'incendie et d'explosion.
Il est interdit :

- de fumer sur les terminaux (sauf sur les zones « fumeurs » identifiées et clairement délimitées) ;
- d'apporter une source d'ignition sous une forme quelconque dans les zones de dangers présentant des risques d'incendie ou d'explosion sauf pour les interventions ayant fait l'objet d'un permis d'intervention spécifique, permis communiqué à la capitainerie ;

Ces interdictions sont affichées en caractères apparents.

7.2. Formation du personnel

Les agents qui effectuent les manœuvres de transbordement sont formés à la conduite des engins de manutention.
Des mesures sont prises pour vérifier leur aptitude à la conduite des engins de manutention.
Cette formation comporte notamment :

- toutes les informations utiles sur les matières dangereuses autorisées sur les terminaux,

- les explications nécessaires pour la bonne compréhension des consignes,
- des exercices périodiques de simulation d'application des consignes de sécurité prévues par le présent arrêté, ainsi qu'un entraînement régulier au maniement des moyens d'intervention affectés au terminal.

Un agent formé à la fonction de conseiller à la sécurité intervient régulièrement sur le site. Celui-ci assure le respect des règles de l'ADR et du RID et établit un rapport annuel des activités de transport de matières dangereuses.

7.3. Travaux

Aucune autre opération n'est autorisée sur les zones de stationnement et les zones de chargement / déchargement pendant les manœuvres des unités de transport de marchandises dangereuses, en dehors des opérations indispensables à la réalisation de ces dernières.

Tout travail par point chaud est interdit à proximité des unités de transport de marchandises dangereuses. Les travaux par point chaud font l'objet d'un permis de feu définissant les mesures de prévention particulières. Ils font l'objet d'un accord préalable formalisé par l'autorité portuaire à terre et par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sur les navires. Après la fin des travaux et avant la reprise de l'activité, une vérification des travaux réalisés est effectuée par l'exploitant ou son représentant.

Toute intervention d'une entreprise extérieure à l'exploitant à proximité des zones de présence de marchandises dangereuses fait l'objet d'un plan de prévention.

L'approvisionnement en carburant des véhicules et engins de manutention sur les appontements s'effectue hors période d'opération de ces véhicules et engins, aux emplacements dédiés, éloigné de toute marchandise dangereuse mais à proximité des dispositifs de sécurité.

Le chargement des navires est interdit durant leur avitaillement.

7.4. Arrêts d'urgence

Les installations disposent d'arrêts d'urgence et/ou de moyens d'isolement permettant de mettre en sécurité tout ou partie de celles-ci. Ces dispositifs sont susceptibles d'être activés localement. Des procédures ou consignes en définissent les conditions d'utilisation.

Ces dispositifs d'urgence doivent être repérés, identifiés et accessibles en toute circonstance.

7.5. Installations électriques

L'exploitant dispose des éléments justifiant que les installations électriques sont conçues, réalisées et entretenues en bon état conformément aux règles en vigueur.

Une vérification de l'ensemble de l'installation électrique est effectuée au minimum une fois par an par un organisme compétent qui mentionne dans son rapport les défectuosités relevées. L'exploitant enregistre les éventuelles mesures correctives prises.

Les canalisations électriques ne doivent pas être une cause possible d'inflammation et doivent être convenablement protégées contre les chocs, contre la propagation des flammes et contre l'action des produits présents dans la partie de l'installation en cause.

Les mises à la terre et toutes les barrières permettant de traiter le risque lié à l'électricité statique doivent être correctement entretenues, maintenues et faire l'objet d'une vérification au moins annuelle par une personne ou un organisme compétent.

Article 8 - Organisation des secours

8.1. Dispositions générales

L'exploitant doit disposer des produits et matériels, soit recensés dans le plan de secours imposé par le présent arrêté, soit nécessaires et suffisants tels que définis avec le SDIS pour être en mesure de réagir rapidement en cas d'incident ou d'accident.

Le site est doté de moyens de lutte contre l'incendie appropriés aux risques et conformes aux règles en vigueur notamment :

- de moyens permettant d'alerter les services d'incendie et de secours,
- de plans des locaux facilitant l'intervention des services d'incendie et de secours avec une description des dangers,
- des moyens de secours adaptés (en termes de nature, d'organisation et de moyens).

L'ensemble des moyens de secours doit être régulièrement contrôlé et entretenu pour garantir leur fonctionnement en toutes circonstances. Les dates et résultats des tests de défense incendie réalisés sont consignés dans un registre éventuellement informatisé qui est tenu à la disposition de l'inspection de l'environnement.

Le Port de calais dispose d'accès permettant l'intervention des services de secours ou d'urgence compétents définis en accord avec ces derniers.

Un (ou plusieurs) plan(s), tenu(s) à disposition de l'inspection de l'environnement, reprend (reprennent) les accès pour les services de secours, les zones de stationnement de marchandises dangereuses, le zonage ATEX ainsi que l'emplacement des moyens de lutte contre les sinistres (moyens d'extinction, zones d'isolement des véhicules endommagés, rétentions,...) et des organes de coupure des différentes énergies et procédés des terminaux.

L'exploitant est en mesure de présenter à tout moment aux services de secours les plans du terminal afin de faciliter leur intervention.

8.2. Moyens de secours

Des moyens adaptés de lutte contre un incendie sont disponibles pour lutter contre les sinistres susceptibles d'affecter les unités de transport de marchandises dangereuses. Ils sont au moins équivalents à ceux décrits dans les études de dangers susvisées.

Ces moyens sont correctement entretenus. Ils sont à jour de leurs contrôles périodiques et les éventuelles remarques formulées à cette occasion doivent être levées. Les résultats des contrôles sont tenus à disposition de l'inspection de l'environnement, de la capitainerie et du SDIS.

Défense des bâtiments

Au vu de l'activité et de la surface des bâtiments, leur défense est assurée par :

- des extincteurs de type et de capacité appropriés aux risques ; ils sont positionnés à proximité des dégagements, bien visibles et facilement accessibles ; ils sont conformes aux normes NF en ce qui concerne les classes de feu et les performances des agents extincteurs ; les agents d'extinction sont compatibles avec les produits dangereux susceptibles d'être présents ;

  la distance à parcourir à partir de n'importe quel point pour atteindre un appareil n'excède pas 15 mètres ;
- la disponibilité d'un débit d'extinction minimale de 60 m^3/h soit un volume total d'eau de 120 m^3 pendant 2 heures dans un rayon de 150 m, mais à plus de 30 m du risque à défendre et en dehors des flux thermiques ; cet objectif pourra être assuré par un poteau incendie de 100 mm normalisé et implanté en bordure d'une voie accessible aux engins d'incendie ou tout au plus à 5 m de celle-ci.

Défense du terminal ferroviaire

Un débit d'extinction minimal de 360 m^3/h pendant deux heures est disponible, soit un volume total d'eau de 720 m^3 dans un rayon de 150 mètres, par voies carrossables, à plus de 30 mètres du risque à défendre et en-dehors des flux thermiques.

Cet objectif pourra être mis en œuvre par 3 Poteaux Incendie de 150 mm normalisés (NFS 61.213) pouvant fonctionner en simultané, susceptibles d'assurer un débit minimum de 120 m3/h chacun, pendant 2 heures, sous une charge restante de 1 bar, avec une pression dynamique de 8 bars maximum. Ces hydrants seront implantés en bordure de voie accessible aux engins d'incendie ou tout au plus à 5 mètres de celle-ci.

Réseau d'eau incendie du terminal ferroviaire

Le terminal dispose de poteaux alimentés depuis le réseau du port. L'exploitant est en mesure de justifier au Préfet la disponibilité effective des débits d'eau demandés. Il obtient l'engagement du gestionnaire des performances hydrauliques demandées.

Les poteaux incendie sont implantés en tenant compte de la circulation présente sur le terminal afin d'éviter qu'un de ces derniers soit arraché par un Poids Lourd. Ils répondent à une implantation « safe » ou font l'objet d'un dispositif de protection mécanique (type arceau). Leur implantation est organisée en quinconce et tous les 150 / 200 m maximum de part et d'autre de la voie de transbordement pour garantir l'efficacité d'alimentation attendue (3 poteaux incendie en simultané).

Le réseau d'eau incendie protégeant les installations est maillé et sectionnable. Le réseau incendie est maintenu hors gel.

Le bon fonctionnement des poteaux incendie est vérifié une fois par an .

8.3. Dispositif de rétention des pollutions accidentelles

Les zones de stationnement et de circulation des véhicules sont imperméabilisées et équipées de réseaux de collecte des eaux pluviales avec système de pré-traitement avant rejet au milieu naturel.

Toutes mesures sont prises pour recueillir l'ensemble des eaux et écoulements susceptibles d'être pollués lors d'un sinistre, y compris les eaux utilisées lors d'un incendie, afin que celles-ci soient récupérées ou traitées et afin de prévenir toute pollution des sols, des égouts, des cours d'eau ou du milieu naturel.

Des zones d'isolement des véhicules endommagés (incendie ou fuite) sont aménagées en plusieurs points du port pour isoler et/ou confiner un éventuel chargement défectueux (si le produit transporté est non inflammable). Elles présentent une capacité de rétention unitaire minimale de 30 m^3. Ces zones sont laissées libres en permanence pour permettre d'y amener rapidement un chargement défectueux. Hors événement accidentel, cette zone de rétention est reliée au réseau d'eaux pluviales du port.

En plus des moyens de collecte, de traitement et de rétention précités, les moyens suivants sont disponibles pour lutter contre une pollution accidentelle des plans d'eau, due à un déversement d'hydrocarbures :

- des engins permettant de récupérer les hydrocarbures répandus et de les stocker ;
- des moyens de neutralisation des hydrocarbures résiduels : appareils d'épandage et produits dispersants ou neutralisants ou absorbants ;
- des barrages flottants pour contenir des nappes d'hydrocarbures ;
- une procédure pour le traitement des polluants.

Rétention des produits et ouvrages nécessaires à l'exploitation du port

Tout stockage aérien de produits liquides susceptibles de créer une pollution de l'eau ou du sol est associé à une capacité de rétention dont le volume est au moins égal à la plus grande des deux valeurs suivantes :

- 100 % de la capacité du plus grand réservoir ;
- 50 % de la capacité globale des réservoirs associés.

Cette disposition n'est pas applicable aux bassins de traitement des eaux résiduaires.

Pour les stockages de récipients de capacité unitaire inférieure ou égale à 250 litres, la capacité de rétention est au moins égale à :

- dans le cas de liquides inflammables, 50 % de la capacité totale des fûts
- dans les autres cas, 20 % de la capacité totale des fûts,
- dans tous les cas, 800 L minimum ou égale à la capacité totale lorsque celle-ci est inférieure à 800 L.

La capacité de rétention est étanche aux produits qu'elle pourrait contenir, résiste à l'action physique et chimique des fluides et peut être contrôlée à tout moment.

Une rétention ne peut être associée à des produits susceptibles de réagir dangereusement ensemble.

Les réservoirs enterrés de liquides inflammables doivent être :

- soit à double paroi en acier, conformes à la norme NFM 88513 ou à tout autre norme d'un Etat membre de l'Espace économique européen reconnue équivalente, munis d'un système de détection de fuite entre les deux protections qui déclenchera automatiquement une alarme optique et acoustique ;
- soit placés dans une fosse constituant une enceinte fermée et étanche, réalisée de manière à permettre la détection d'une éventuelle présence de liquide en point bas de la fosse ;
- soit conçus de façon à présenter des garanties équivalant aux dispositions précédentes en terme de double protection et de détection de fuite.

Organisation

Une consigne écrite doit préciser les vérifications à effectuer, en particulier pour s'assurer périodiquement de l'étanchéité des dispositifs de rétention, préalablement à toute remise en service après arrêt d'exploitation, et plus généralement aussi souvent que le justifieront les conditions d'exploitation.

Les vérifications, les opérations d'entretien et de vidange des rétentions doivent être notées sur un registre spécial tenu à la disposition de l'inspection de l'environnement.

Plans des réseaux

Un schéma de tous les réseaux est établi par l'exploitant, régulièrement mis à jour, notamment après chaque modification notable, et daté. Les plans doivent faire apparaître les secteurs collectés, les points de branchements, les regards, les avaloirs, les postes de relevage, les vannes manuelles et automatiques…

Ils sont tenus à la disposition de l'inspection de l'environnement et des services d'incendie et de secours.

8.4. Formation du personnel

Le personnel en charge des opérations relatives aux marchandises dangereuses est formé à la mise en œuvre des moyens de secours.

Des séances de formation relatives à la connaissance des produits dangereux susceptibles d'être présents, aux moyens de lutte adéquats à mettre en œuvre en cas de sinistre (incendies, fuites accidentelles) et aux risques techniques de la manutention doivent faire l'objet de recyclages périodiques, un bilan annuel est établi.

Des exercices de lutte contre l'incendie (mise en œuvre du matériel, méthode d'intervention, organisation de la gestion de crise…) doivent être organisés une fois par an en concertation avec le gestionnaire du port, la capitainerie et les Services d'Incendie et de Secours.

8.5. Plan de secours

L'exploitant met en place un plan d'organisation des secours en cas d'accident dans une installation à terre. Ce plan définit les mesures d'organisation, les méthodes d'intervention et les moyens qu'il met en

œuvre en cas d'accident en vue de protéger le personnel, les populations et l'environnement. Il est rédigé sur la base des risques et moyens d'intervention nécessaires analysés dans les études de dangers. Il est régulièrement mis à jour pour tenir compte notamment des modifications des installations, de l'organisation et d'une éventuelle mise à jour de l'étude de dangers.

Les usagers portuaires (usines, entrepôts, employés des compagnies maritimes, services de l'Etat) sont informés des dispositions à prendre en cas d'accident lié aux activités de l'ouvrage visé par le présent arrêté.

En cas d'accident, l'exploitant assure la direction du plan de secours, jusqu'au déclenchement éventuel d'un plan de secours externe par le Préfet (PPI). Il met en œuvre, sans délai, les moyens en personnels et matériels prévus dans son plan. Il prend en outre à l'extérieur du site les mesures urgentes de protection des populations et de l'environnement prévues au plan de secours et au PPI éventuel.

Le plan est diffusé pour information, à chaque mise à jour :

- en double exemplaire à l'inspection de l'environnement (DREAL : unité territoriale et service Risques à Lille) au format papier et électronique ;
- au SDIS ;
- à la préfecture ;
- à la capitainerie..

Des exercices réguliers sont réalisés pour tester le plan de secours. Ces exercices incluent les installations voisines susceptibles d'être impactées par un accident.

Leur fréquence est a minima annuelle. L'inspection de l'environnement et le service départemental d'incendie et de secours sont informés à l'avance de la date retenue pour chaque exercice.

Le compte rendu accompagné si nécessaire d'un plan d'actions est tenu à disposition de la DREAL.

8.6. Moyens d'alerte

Dès l'élaboration du Plan Particulier d'Intervention (PPI), l'exploitant dispose des moyens suffisants permettant d'alerter efficacement les populations concernées dans les zones définies par le plan.

Une sirène peut être commune aux différents ouvrages du Port de Calais dans la mesure où toutes les dispositions sont prises pour respecter les caractéristiques techniques définies par l'arrêté ministériel du 23 mars 2007 relatif aux caractéristiques techniques du signal national d'alerte.

Toutes dispositions sont prises pour maintenir les équipements des sirènes en bon état d'entretien et de fonctionnement. Dans tous les cas, les sirènes sont secourues.

En cas d'accident ou d'incident, l'exploitant doit prendre toutes les mesures qu'il juge utiles afin d'en limiter les effets. Il doit veiller à l'application du plan de secours. Il est responsable de l'information des services administratifs et des services de secours concernés.

Article 9 - Déclaration d'incident et d'accident

Conformément aux dispositions de l'article R. 551-6-1 du code de l'environnement, l'exploitant est tenu de déclarer au Préfet, dans les meilleurs délais et au plus tard sous un mois, les accidents ou incidents, survenus du fait du fonctionnement de l'ouvrage d'infrastructures de transport de matières dangereuses, qui sont de nature à porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L. 551-3 du code de l'environnement.

Conformément à l'article 12-2 du RPM, il désigne un représentant qualifié responsable des opérations agréé par l'Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire.

Les accidents ou incidents à déclarer sont ceux qui portent atteinte à la santé ou l'intégrité physique des personnes (par effet de surpression, thermique ou toxique) ou à l'environnement (par pollution du milieu). Il s'agit notamment des accidents ou incidents consécutifs à des pertes de confinement de marchandises dangereuses.

Pour chaque incident ou accident déclaré, l'exploitant établit et transmet au Préfet un rapport d'analyse comprenant a minima les causes, les effets et conséquences sur les personnes et l'environnement et les mesures prises ou envisagées pour éviter un accident ou incident similaire et pour pallier les effets à moyen ou long terme.

Article 10 – Situations dégradées ou d'urgence

L'exploitant recense les situations dégradées ou d'urgence pouvant affecter le fonctionnement des ouvrages d'infrastructures de transport de matières dangereuses et définit l'organisation et les mesures de gestion à mettre en œuvre en cas de survenue de ces situations.

Les situations dégradées ou d'urgence comprennent a minima celles liées aux conditions météorologiques défavorables visées à l'article 5.6, celles associées à la survenue des phénomènes dangereux examinés dans l'étude de dangers susvisée et celles résultant d'une pollution accidentelle liée à la perte de confinement d'une unité de transport de matières dangereuses.

L'exploitant définit dans sa documentation l'organisation et les mesures de gestion à mettre en œuvre pour faire face à ces situations. Conformément aux disposition de l'article R. 551-6-1 du code de l'environnement, cette documentation définit les dispositions prévues en matière d'information et d'alerte des personnes susceptibles d'être affectées par un accident, quant aux dangers encourus, aux mesures de sécurité et au comportement à adopter.

Les opérations liées au transport de marchandises dangereuses sont stoppées en cas de survenue d'une situation dégradée ou d'urgence et l'exploitant doit, sans délai, en tenir informé la capitainerie.

Article 11 – Sureté

Les terrains d'exploitation du Port de Calais sont clôturés. Une surveillance et un contrôle d'accès sont mis en place.

Les marchandises dangereuses non accompagnées ne sont en aucun cas accessibles à une personne étrangère au fonctionnement du port, celles en transit restant sous la surveillance de leur chauffeur.

Article 12 – Modification et évolution des conditions d'exploitation

Toute modification des opérations décrites dans les études de dangers susvisées fait l'objet d'une information préalable au Préfet accompagnée, le cas échéant, d'une étude de dangers conformément aux disposition de l'article R. 551-4 du code de l'environnement.

Toute évolution des conditions d'exploitation conduisant à s'écarter des hypothèses décrites dans les études de dangers fait l'objet d'une analyse par l'exploitant. Cette analyse vise à évaluer l'impact de cette évolution sur l'acceptabilité des risques et la compatibilité des opérations réalisées avec son environnement. Toute évolution dont l'analyse conclut à la remise en cause de ces critères fait l'objet d'une information du Préfet, accompagnée des résultats de cette analyse et de propositions d'actions visant à rétablir l'acceptabilité des risques et la compatibilité avec l'environnement.

Article 13 – Délais et voies de recours

Le présent arrêté peut être déféré au tribunal administratif de Lille conformément aux dispositions de l'article L. 551-6 du code de l'environnement dans les délais suivants :

1°. Par les personnes consultées en application des dispositions de l'article R. 551-6-2 dans un délai de deux mois à compter du jour où l'arrêté leur a été notifié ;

2°. Par les tiers intéressés en raison des dangers que le fonctionnement de l'ouvrage présente pour les intérêts mentionnés à l'article L. 551-3, dans un délai d'un an à compter de la publication du présent arrêté, ce délai étant, le cas échéant, prolongé jusqu'à la fin d'une période de six mois suivant la mise en service de l'ouvrage dans les cas prévus au deuxième alinéa de l'article R. 551-3.

Article 14 - Publicité

En vue de l'information des tiers, conformément aux dispositions de l'article R. 181-44 du code de l'environnement, une copie du présent arrêté est déposée en mairie de Calais et peut y être consultée par les personnes intéressées. Il est affiché à la mairie pendant une durée minimale d'un mois. Un procès-verbal de l'accomplissement de cette formalité est dressé par les soins du maire.

L'arrêté est publié sur le site internet de la préfecture du Pas-de-Calais et au Recueil des Actes Administratifs.

Article 15 – Exécution

Le Secrétaire Général de la Préfecture du Pas-de-Calais, la Sous-Préfète de Calais, le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Hauts de France, le Président de la Région Hauts de France, Monsieur le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer, le Commandant du Port de Calais sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié à la Société d'Exploitation des Ports du Détroit et dont une copie sera adressée au maire de la commune de Calais.

PRÉFECTURE DU PAS-DE-CALAIS

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général

Alain CASTANIER

Copies destinées à :

- Société d'Exploitation des Ports du Détroit – 24, boulevard des Alliés – CS 90283 – 62105 Calais Cedex
- Sous-Préfecture de Calais
- Mairie de Calais
- Monsieur le Président de la région Hauts-de-France
- Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement – UD Littoral
- Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Pas-de-Calais
- Monsieur le Commandant du Port de Calais
- Dossier
- Chrono