****

**Synthèse des observations du public**

|  |
| --- |
| **Projet d’arrêté portant modification de l’arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres dit « arrêté TMD » - Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les lieux de chargement, de déchargement et de transbordement situés dans les eaux intérieures (dit « RPF »)** |

Une consultation du public a été menée par voie électronique sur le site Internet du ministère chargé de l’environnement, du 16 août au 5 septembre 2023 inclus, sur le projet de texte susmentionné.

Le public pouvait déposer ses commentaires et avis en suivant le lien suivant :

https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/projet-d-arrete-portant-modification-de-l-arrete-a2902.html

*Nombre et nature des observations reçues :*

Neuf contributions ont été déposées sur le site de la consultation.

Sur ces neuf contributions :

* aucune contribution n’est défavorable à la réforme entreprise ;
* une contribution salue l'initiative de réglementer le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les lieux de chargement, de déchargement et de transbordement situés dans les eaux intérieures ;
* huit contributions posent des questions ou sollicitent des clarifications dans le projet présenté.

*Synthèse des modifications demandées :*

Parmi ces observations, certaines appellent des remarques :

|  |  |
| --- | --- |
| Observations : | Remarques : |
| **Retour d’EDF :** ce texte devrait faire l’objet d’un nouvel arrêté dit "RPF", référencé dans l’arrêté TMD, plutôt qu’une nouvelle annexe de l’arrêté TMD qui alourdit cet arrêté de façon disproportionnée au regard des autres modes. Ces nouvelles exigences ne devraient pas poser de difficultés particulières à quelques détails près. La liste des ports potentiels TMD est à compléter. Nous transmettons un fichier avec nos remarques de fond et forme. | Ces dispositions relèvent de l’article L. 1252-1 du code des transports qui fonde l’arrêté TMD ; il est logique qu’elles s’y trouvent. Il est cependant prévu de publier l’annexe à part dans les documents administratifs du JO.  Si la liste des ports n’est pas complète, il est de la responsabilité des opérateurs de signaler les données manquantes en communicant les données (notamment points kilométriques) d’identification. |
| **Propositions pour l’ATMD, suite à échanges entre CSTMD ;**  Le Code de l’Environnement prévoit la réalisation d’étude de dangers - R551-1 et suivants pour les infrastructures de navigation intérieure. Le lien est indiqué avec les exemples de la classe 1 (112-2), pour les autres classes le lien n’est pas précisé. il peut être mentionné dans le début du chapitre II. Le dossier de sécurité est une extension opérationnelle de l’étude de dangers, cette subordination est à expliciter. Il ne peut être valide sans cette dernière.  § 220 : l’évacuation des locaux d’habitation est aussi pertinente pour les opérations impliquant des gaz toxiques. | L’étude de dangers au titre du code de l’environnement est obligatoire pour la classe 1 dans tous les LCDT.  En l’absence de classe 1, seuls certains LCDT sont soumis à cette obligation en fonction de leur trafic. Il n’y a donc pas lieu de faire un lien systématiquement.  Cette exigence n’existe pas actuellement dans le RPM. La proposition nécessiterait un examen complémentaire en lien avec le RPM |
| **AFCOME** - Observations sur autorisation d’activité + moyens extinction incendie :  L’appendice V-3 de l’annexe V fourni une liste de LCDT autorisés. Or celle-ci n’est pas exhaustive. D’autres LCDT existent et pourront alors relever d’un arrêté préfectoral. En attendant que la procédure nécessaire à cette autorisation par arrêté de la Préfecture soit opérationnelle, il est important que les sites déjà existants ne soient pas pénalisés et puissent poursuivre leur activité. N’ayant vu aucune mention de ce point dans le projet de texte, nous souhaiterions qu’une forme d’antériorité permettant aux LCDT de maintenir leur activité en attendant leur mise en conformité aux nouvelles obligations soit prévue.  A l’annexe V, chapitre II, point 518, le tableau définissant les débits d’eau nécessaires des LCDT indique « Toute disponibilité en eau nécessite la présence sur le poste : de moyens fixes et de matériels permanents mobiles (bateaux-pompes, pompes inclus) ».  Cette exigence présente dans le RPM, est adaptée à un environnement portuaire (zones aquatiques et terrestres très étendues). *A l’échelle d’un quai de chargement fluvial de 50m avec une voie d’eau de 8m de large, si les moyens fixes peuvent s’avérer suffisants, peut-on s’affranchir des moyens mobiles (et inversement) ? Est-il possible d’adapter cette disposition en précisant des moyens fixes et/ou mobiles ?* | Une clause d’antériorité n’a pas de sens, dans la mesure où l’ADN précise déjà à l’heure actuelle que les lieux doivent être autorisés.  Les sites déjà existants auraient dû demander cette autorisation au préfet de département conformément au 2.2 de l’arrêté TMD.  Les opérateurs qui ont connaissance de lieux non listés sont invités à en communiquer la liste avec leur description notamment les points kilométriques au plus vite à la MTMD. Une période transitoire est prévue jusqu’en 2025, durant laquelle ces compléments pourront être apportés.  La mise en œuvre d’une telle possibilité nécessiterait une étude complémentaire.  Cependant, s’il s’avère difficile de la généraliser dans le règlement au niveau national, elle pourrait faire l’objet d’une demande de dérogation localement (10.4.3). Le retour d’expérience permettrait ensuite de décider une éventuelle intégration au niveau national. |
| **Paragraphe 42-1-2 :**  -  42-1-2 Les canots de service et les embarcations de sauvetage sont opérationnels pendant les opérations.  Pour nous, cette exigence n’est pas applicable. A quai, les navires ont régulièrement une partie de leurs embarcations de sauvetage indisponibles car impossible à déborder côté quai ou bien à cause des amarres (côté terre toujours).  Il y aura toujours des moyens d’évacuations disponibles, mais pas l’ensemble des équipements. | Ce commentaire nécessiterait une étude complémentaire en lien avec le RPM.  Néanmoins, on peut noter que, dans les ports maritimes aussi, des embarcations de sauvetage peuvent se trouver coté quai et aucune observation n’a été faite dans ce cadre, bien que la disposition soit très ancienne. |

*Observations du public dont il a été tenu compte :*

Conformément au dernier alinéa du II de l’article L. 123-19-1 du code de l’environnement, la présente synthèse indique les observations du public dont il a été tenu compte :

|  |  |
| --- | --- |
| Observations | Remarques |
| Classe 5.1 Les nitrates d’ammonium sont décrits dans le manuel des épreuves et critères. *La référence à l’IMDG est-elle nécessaire?*. | La référence à l’IMDG peut en effet être retirée. |

Fait à la Défense, le 8 septembre 2023

# 