



**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")**



**LES MARDIS DE LA DGPR
23 avril 2024**

Les faits générateurs

**Le 4 août 2020, une explosion dans le port de Beyrouth,
mettant en jeu 2750 tonnes de nitrate d'ammonium, entraîne**

- La mort de plus de 200 personnes
- 6.500 personnes blessées
- La perte de leur domicile pour plus de 300.000 personnes
- L'endommagement de la moitié des locaux de la ville



Les faits générateurs

A titre de comparaison

- AZF Toulouse – Septembre 2001 (installation industrielle)
 - Entre 20 et 120 tonnes de nitrate d’ammonium
 - 31 morts – 2.500 blessés – 26.000 logements endommagés

- Tianjin (Chine) – Août 2015 (entrepôt logistique situé en zone portuaire)
 - Tonnage de nitrate d’ammonium inconnu
 - Origine (probable) de la catastrophe → Carbure de calcium
 - 173 morts – 800 blessés – 1700 logements endommagés

Les faits générateurs

Quelques résultats de l'enquête

- Nitrate d'ammonium technique (destiné à la fabrication d'explosifs)
- Stocké en sacs dans un hangar (photo), au sein d'un port, depuis plus de 6 ans ... (confinement → contamination et augmentation de la sensibilité à la détonation)
- ... à proximité d'huiles, de kérosène et d'artifices de divertissement (feux d'artifice)
→ Toutes conditions favorisant l'aptitude à la détonation et/ou à son déclenchement



Rapport des Conseils Généraux

30 septembre 2020

La Ministre de la transition écologique et le Ministre de l'économie, des finances et de la relance demandent aux vice-présidents du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et du Conseil général de l'économie, de l'industrie et des technologies (CGE) de

« Diligenter une mission conjointe sur la gestion des risques liés à la présence d'ammonitrates dans les ports maritimes et fluviaux »



Quelques conclusions du rapport

Avril 2021 – Synthèse du rapport (suite) *Texte extrait du rapport*

- *Le transit des matières dangereuses et notamment des ammonitrates dans les ports maritimes fait l'objet d'un encadrement clair, par un règlement national complété par des règlements locaux*
- *La mission considère que les risques y sont maîtrisés même si elle émet des recommandations^(*) pour améliorer encore la situation*

(*) Il sera donné suite à ces recommandations par [l'arrêté du 7 février 2022 publié au JORF du 20 février 2022](#)

Quelques conclusions du rapport

Avril 2021 – Synthèse du rapport (suite) *Texte extrait du rapport*

- *Le transport des matières dangereuses par voie navigable fait l'objet d'une réglementation internationale (cf diapo suivante) portant sur les bateaux, leur équipement, la qualification des intervenants...*

Quelques conclusions du rapport

Avril 2021 – Synthèse du rapport (suite) *Texte extrait du rapport*

- *En revanche, les conditions de navigation et chargement ou déchargement des matières dangereuses dans les ports fluviaux sont moins encadrées, contrôlées, et même connues, que dans les ports maritimes*
 - *Les trafics fluviaux de matières dangereuses ne sont pas identifiés et suivis, ni VNF, ni les ports fluviaux n'en ayant connaissance*
 - *Il n'y a pas, comme pour les ports maritimes, de règles de chargement et de déchargement et ces lieux de chargement ou déchargement ne sont pas tous désignés ou autorisés par l'autorité compétente, en l'occurrence les préfets, alors qu'ils devraient l'être réglementairement^(*)*

^(*) 7.1.4.7.1, 7.1.4.9, 7.2.4.7.1 et 7.2.4.9 du règlement annexé à l'ADN et 2.2 de l'Annexe III de l'arrêté « TMD » en vigueur

Quelques conclusions du rapport

Avril 2021 – Recommandation n° 3

Afin de traiter les sujets non couverts par l'ADN^(), la mission recommande que la DGPR élabore un règlement de transport et de manutention des matières dangereuses transportées par voie fluviale, pendant du Règlement pour le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes (RPM) existant pour les ports maritimes, qui prévoient une déclinaison locale dans les Règlements particuliers de police de la navigation intérieure (RPPNI)^(**)*

(*) ADN : [Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures et son règlement annexé](#)

(**) RPPNI : Règlements particuliers de police de la navigation intérieure pris en application des articles [L. 4241-2](#) et [R. 4241-2](#) du code des transports

Le rapport de la mission sénatoriale (N° 754 - Session extraordinaire de 2021-2022)

Juillet 2022

Texte extrait du rapport

Rapport d'information au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable relatif aux risques liés au transport de produits à base de nitrate d'ammonium

Une situation globalement satisfaisante dans les ports maritimes, confortée par une évolution réglementaire récente^(*)

→ Dans les ports maritimes français, les opérations de manutention sont strictement encadrées par le règlement pour le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes (RPM)

^(*) Arrêté du 7 février 2022 publié au JORF du 20 février 2022

Le rapport de la mission sénatoriale (N° 754 - Session extraordinaire de 2021-2022)

Juillet 2022

Texte extrait du rapport

Rapport d'information au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable relatif aux risques liés au transport de produits à base de nitrate d'ammonium

Une situation plus préoccupante s'agissant du transport fluvial, qui appelle un renforcement réglementaire

- *Considérant que la prévention des risques liés aux ammonitrates ne peut reposer exclusivement sur la bonne volonté et sur la confiance, les rapporteurs estiment de la responsabilité de la puissance publique de mettre à disposition des acteurs du transport fluvial un cadre réglementaire clair et adapté auquel se référer*

Le rapport de la mission sénatoriale (N° 754 - Session extraordinaire de 2021-2022)

Juillet 2022 – Proposition n° 3

Poursuivre le processus d'alignement de la réglementation applicable au transport fluvial sur celle applicable au transport maritime d'ici, au plus tard, le 1^{er} janvier 2024 [État – DGPR, DGITM, VNF, préfectures] en :

- Complétant l'arrêté relatif au transport de marchandises dangereuses (TMD) d'un règlement sur le transport et la manutention des matières dangereuses par voie fluviale ;*
- Permettant la déclinaison de ce règlement national dans des règlements locaux élaborés au sein des ports fluviaux accueillant des matières dangereuses, qui seraient soumis à la signature des autorités compétentes de l'État ;*
- Confiant aux préfectures la responsabilité, en collaboration avec Voies navigables de France (VNF), d'identifier dans les RPPNI les lieux dans lesquels les opérations de chargement et déchargement de matières dangereuses sont autorisées*

Questions ?

Champ d'application de l'arrêté « TMD »

L'arrêté du 29 mai 2009, dit arrêté « TMD » s'applique au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres
(transports routier, ferroviaire et par voies de navigation intérieures)

Il est pris en application des articles [L. 1252-1](#) et [R. 1252-8](#) du code des transports et fixe notamment

- Les conditions d'emballage
- Les conditions de chargement
- Les conditions de déchargement
- Les conditions de manutention [et de garde](#) des marchandises dangereuses

De plus, cet arrêté

- Définit les conditions de visite et d'épreuves des matériels, et
- Dresse la liste des matières exclues du transport

Différences entre ports maritimes et ports fluviaux / intérieurs

Situation portuaire maritime

- Il n'existe pas, au plan international, de texte juridique relatif aux ports maritimes
- En revanche, le corpus législatif et réglementaire du code des transports encadre de manière précise les différentes catégories de ports maritimes



Différences entre ports maritimes et ports fluviaux / intérieurs

Situation portuaire maritime (suite)

- Cet encadrement précis conduit à définir, pour chaque catégorie de port maritime, les notions « d'autorité portuaire (AP) » et « d'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP ou AI3P) »
- Cette dernière notion est largement utilisée dans le RPM (maritime), qui est un règlement-cadre général (L. 5331-2 et R. 5331-8 du CdT) ...
- ... et qui doit être décliné dans des règlements locaux (RLMD) pris pour son application (R. 5333-14 et R. 5333-15 du CdT)

Différences entre ports maritimes et ports fluviaux / intérieurs

Situation portuaire « fluviale »

- Le règlement annexé à l'ADN contient de nombreuses mesures prescriptives applicables aux lieux de chargement, de déchargement et de transbordement des bateaux fluviaux qui s'imposent aux autorités compétentes nationales
 - Les opérations de chargement et de déchargement ne sont pas géographiquement limitées à la notion de port
 - L'ADN et son règlement annexé précisent que ces opérations peuvent se faire dans tout lieu désigné à cet effet par l'autorité compétente, et c'est dans ce cadre que l'autorité compétente peut agir nationalement

Différences entre ports maritimes et ports fluviaux / intérieurs

Situation portuaire « fluviale » (suite)

- Le code des transports ne contient aucune définition de la notion de « *port fluvial* » ou de « *port intérieur* »
 - Cependant, il est fait référence à cette notion, dans l'article [R. 4241-29](#) du code des transports, pour distinguer les lieux où les opérations de chargement et de déchargement sont, par principe, autorisées, de ceux où une autorisation locale du préfet est nécessaire

Différences entre ports maritimes et ports fluviaux / intérieurs

Situation portuaire « fluviale » (suite)

- Il n'est pas possible de faire appel dans le domaine de la navigation intérieure à la notion d'autorité portuaire et d'autorité investie du pouvoir de police portuaire
- Contrairement à la situation portuaire maritime, faute de l'existence de tels relais locaux (Autorité portuaire et Autorité investie du pouvoir de police portuaire), il n'est pas apparu pertinent de définir un règlement-cadre général à décliner localement

Il est, en revanche, tout à fait approprié de s'inspirer et de reprendre la structure du RPM « maritime »

Questions ?

Projet de texte

- Un projet de texte a été soumis à la session du [12 septembre 2023](#) du CSPRT (Conseil supérieur de la prévention des risques technologiques)
- Le projet a fait l'objet d'un [avis favorable à l'unanimité](#) de la part des ses membres
- L'arrêté, daté du 23 novembre 2023 a été publié au [JORF du 3 décembre 2023](#), avec une entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2025

- L'article 2 de l'arrêté modifie légèrement l'Annexe III de l'arrêté « TMD », consacrée aux « *Dispositions spécifiques relatives au transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)* »
- En particulier, cet article
 - Pose le principe que les opérations de chargement, de déchargement et de transbordement ne peuvent être effectuées que dans des lieux désignés à cet effet ...
 - ... à l'exception des opérations réalisées au sein des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ...
 - ... et aux opérations de chargement, de déchargement ou de manutention réalisées pour les spectacles pyrotechniques (opérations soumises à une réglementation du Ministère de l'intérieur)

Par ailleurs, l'arrêté crée, dans l'arrêté « TMD », une nouvelle Annexe V, intitulée

« 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") »

« Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les lieux de chargement, de déchargement et de transbordement (LCDT) situés dans les eaux intérieures (dit "RPF") »

- **Deux chapitres**
 - Divisés en titres (+ un préambule dans le chapitre 1^{er})
 - Subdivisés en sections
- **Trois appendices**
- **Utilisation de la notion de LCDT**, de préférence à celles de « port fluvial » ou de « port intérieur » (non définies en ce qui concerne les voies de navigation intérieures)
- **Référence aux dispositions pertinentes du règlement annexé à l'ADN chaque fois que c'est possible**

Chapitre I^{er} - Dispositions applicables à toutes les classes de marchandises

Préambule

- Champ d'application (10-1)
- Conventions et recueils applicables (10-2)
- Définitions (10-3), parmi lesquelles
 - → Encadrement de la notion d'**Experts**, agréés par le Préfet parmi les Conseillers à la sécurité ADN (CSTMD) expérimentés
 - → Notion de **LCDT** (Lieux de Chargement, de Déchargement et de Transbordement)
 - → Notion d'**Exploitant**
 - → Notion de **Terminal**
 - → Notion de **Zone assignée à terre**

Chapitre I^{er} - Dispositions applicables à toutes les classes de marchandises

Préambule (suite)

- Dispositions locales (10-4)
 - ✓ A l'exception des LCDT déjà identifiés et listés dans l'Appendice V-3, les LCDT et leurs conditions d'exploitation sont définis par arrêté préfectoral après instruction du dossier de demande par Voies Navigables de France (VNF) (10-4-1)
 - ✓ Tout exploitant d'un LCDT établit un dossier de sécurité (10-4-2), qui peut être intégré au rapport du Conseiller à la sécurité (CSTMD – 1.8.3.3 du règlement annexé à l'ADN)
 - ✓ Possibilité de bénéficier de dispositions particulières alternatives (10-4-3), qui toutefois **ne peuvent concerner ni** les prescriptions du règlement annexé à l'ADN, ni les règles limitant les dépôts à terre, ni les règles relatives aux classes 1, 5.1, 6.2 ou 7

Chapitre I^{er} - Dispositions applicables à toutes les classes de marchandises

Titre I^{er}- Prescriptions relatives à l'application du règlement

- Réglementation (Section I) : Réglementations relatives aux transports, autres réglementations applicables, dérogations pour opérations ponctuelles ...
- Experts et exploitants (Section II)

Titre II - Dispositions relatives à l'exploitation des LCDT

- En particulier, dispositions relatives à l'avitaillement des bateaux et des navires (Section I – 21.2), et dispositions relatives au soutage en GNL (gaz naturel liquéfié)
- Dispositions relatives aux quais, terre-pleins et hangars (Section II), en particulier les dépôts temporaires à terre (22-2-1) et les règles de séparation entre matières ou classes de matières (22-2-2 et [Appendice V-1](#))
- Section III : Dispositions relatives à la prévention et à la lutte contre la pollution, les sinistres et les accidents dus aux marchandises dangereuses
- Section IV : Gardiennage et sûreté

Chapitre I^{er} - Dispositions applicables à toutes les classes de marchandises

Titre III - Dispositions spéciales relatives à la manutention

- Section I : Opérations d'embarquement, de débarquement, de manutention et de transbordement
- Section II : Manutention de marchandises dangereuses en vrac ou transportées en bateau-citerne, en navire-citerne ou dans un transporteur de gaz
- Section III : Manutention des colis et des engins de transport contenant des marchandises dangereuses
- Section IV : Admission – Chargement et déchargement des conteneurs

Titre IV - Dispositions spéciales applicables aux bateaux et aux navires

- En particulier, la Section I : Mesures de sécurité à prendre sur les bateaux et les navires, traitant notamment des prescriptions et précautions en matière de dégazage des citernes à cargaison

Chapitre II - Dispositions complémentaires applicables par classes de marchandises

Chapitre divisé en 14 Sections, correspondant chacune à une classe de marchandises dangereuses

- Sections 1 à 13 : Classes 1, 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 7, 8, 9 et Section 14 :
« *Matières qui ne sont dangereuses qu'en vrac au titre du Code IMSBC (maritime)* »
- Une règle générale, applicable à toutes les classes
 - ✓ Les matières séjournent dans le LCDT le moins de temps possible
 - ✓ Elles sont de préférence embarquées ou débarquées sans avoir à être mises en dépôt à terre
- Si l'exploitant justifie dans le dossier de sécurité mentionné au 10-4-2 du règlement qu'un tel enlèvement immédiat n'est pas possible, ces marchandises peuvent être déposées (séjour temporaire)

Chapitre II - Dispositions complémentaires applicables par classes de marchandises

Certaines classes font l'objet de prescriptions spécifiques, plus développées

- Classe 1 (matières et objets explosibles) (Section 1)
 - ✓ Admission des bateaux ou navires (111-1)
 - ✓ Points de stationnement, d'embarquement ou de débarquement (111-2)
 - ✓ Masse de matière explosive admissible à bord (111-3) etc.
 - ✓ Dépôts à terre (112), en s'appuyant en particulier sur le respect des zones d'effet (déterminées en application de l'article 11 de l'arrêté du 20 avril 2007^(*), et de l'Appendice A-2)

(*) Arrêté du 20 avril 2007 fixant les règles relatives à l'évaluation des risques et à la prévention des accidents dans les établissements pyrotechniques (et sa circulaire d'application)

Chapitre II - Dispositions complémentaires applicables par classes de marchandises

Certaines classes font l'objet de prescriptions spécifiques, plus développées

- Classe 5.1 (matières comburantes), en particulier les engrais au nitrate d'ammonium (Section 7)
 - ✓ Admission et circulation des bateaux et des navires (514)
 - ✓ Restrictions au débarquement et à l'embarquement (515)
 - ✓ Dépôts à terre (516)
 - ✓ Dispositif de prévention et de lutte contre les sinistres (518)

Chapitre II - Dispositions complémentaires applicables par classes de marchandises

Certaines classes font l'objet de prescriptions spécifiques, plus développées

- Classe 7 (matières radioactives) (Section 11)
 - ✓ Réglementations spécifiques (711), en particulier la protection des travailleurs, des populations et de l'environnement contre les dangers des rayonnements ionisants (711-2)
 - ✓ Dépôts à terre (712)
 - ✓ Précautions contre la pollution ou la contamination des hangars, quais et terre-pleins (714)
 - ✓ Manutention des colis (715)

- **Appendice A-1 - Prescriptions minimales de séparation entre matières ou classes de matières**
 - S'applique dans le cadre du 22-2-2 du RPF
 - Ne s'applique pas lorsqu'il existe, du fait d'autres réglementations, d'autres prescriptions de séparation applicables à des matières ou des classes de matières (par exemple, les prescriptions d'aménagement et d'exploitation des ouvrages d'infrastructure fixées par arrêté préfectoral dans la cadre de l'article [L.551-3 du code de l'environnement](#))
 - Ne s'applique pas sur les emplacements où les marchandises dangereuses sont manutentionnées
- **Appendice A-2 - Détermination des zones d'effet définies à l'article 11 de l'arrêté du 20 avril 2007** → Applicable aux matières et objets de la classe 1
- **Appendice A-3 - Liste des LCDT**
 - LCDT listés par région et par cours d'eau, définis par leurs points kilométriques (PK)
 - Ces LCDT, déjà listés, échappent à la désignation de leurs limites par arrêté préfectoral dans le cadre du 10-4-1 du RPF

Questions ?

Compléments

Contrôles et sanctions

- **Constatation des infractions**

- Fonctionnaires et agents listé à l'article [L.1252-2](#) du code des transports
- Prérogatives étendues par l'article [L.1252-4](#) du code des transports, ainsi que par [le 1.8.1.3 et le 1.8.1.4](#) de l'ADR, du RID ou du règlement annexé à l'ADN
 - Accès aux lieux de chargement et de déchargement ...
 - Contrôles documentaires en entreprise ..., y compris une copie des documents (1.8.1.2 de l'ADR ou du RID, 1.8.1.1.2 du règlement annexé à l'ADN et article 6-1 de l'arrêté « TMD »)
 - Interdiction d'envoi ou interruption du transport ...

- **Sanctions pénales**

- Délits → Articles [L.1252-5 à L.1252-7](#) du code des transports
 - → En particulier, l'article [L.1252-6](#) sanctionne le défaut de désignation d'un Conseiller à la sécurité (CSTMD)
- Contraventions → Article [R.1252-9](#) du code des transports

Compléments

Et pour la suite ?

- **Bien que publié en décembre 2023, le RPF ne sera applicable qu'à compter du 1^{er} janvier 2025** → Familiarisation et appropriation par les acteurs concernés
- **Court terme** → Quelques erreurs éditoriales / typographiques / « dyslexiques » ont été repérées
 - Arrêté correctif en préparation, qui entrera également en vigueur le 1^{er} janvier 2025
- **Moyen terme**
 - Selon pertinence et après expertise par l'Autorité de sûreté nucléaire, prise en compte **possible** de tout ou partie des dispositions des textes du Ministère du travail relatifs à la protection des travailleurs contre les dangers des rayonnements ionisants
 - Peut-être un arrêté modificatif spécifique relatif à la classe 7, courant 2025
- **A plus long terme (?)** → Selon retour d'expérience

Merci de votre attention