

La loi n°87-565 du 22 juillet 1987, relative notamment à la prévention des risques majeurs, a introduit la nécessité d'intégrer dans les documents d'urbanisme l'existence de risques technologiques majeurs.

Cette prise en compte des risques technologiques dans les documents d'urbanisme implique un travail concerté entre les services de l'Etat, les collectivités territoriales et les industriels concernés. En effet, la maîtrise de l'urbanisation autour des sites industriels ne peut s'effectuer de façon optimale qu'à travers une concertation de tous les intéressés : entreprises, administrations, élus locaux, associations et population.

I - RAPPELS SUR LA CONNAISSANCE DES RISQUES INDUITS PAR LES INSTALLATIONS INDUSTRIELLES

Dans le cas des installations classées soumises à autorisation, l'industriel doit établir un dossier de demande d'autorisation. Dans ce dossier, l'étude de dangers occupe une place fondamentale.

En effet, elle permet d'avoir une réflexion approfondie sur la sécurité des installations, en recensant et en analysant les accidents susceptibles d'intervenir sur un site et les conséquences qui en résulteraient. La phase préliminaire de cette étude est l'analyse des risques : elle consiste à examiner les dérives possibles pouvant mettre le système hors de son domaine sûr de fonctionnement. Cette analyse effectuée, l'accident supposé est décrit depuis son apparition jusqu'à ses effets finaux sur l'environnement.

Il est important de rappeler que la France a retenu une approche déterministe des risques : on considère l'ensemble des scénarios d'accidents possibles, y compris ceux à très faible probabilité d'occurrence et on en détermine les effets maximaux.

On distingue différents types de scénarios d'accident :

➤ Les scénarios dimensionnants ou maximalistes

Pour ce type de scénario, la cause initiale de l'accident est maximale (libération instantanée de l'énergie potentielle du système). De plus, aucune action correctrice n'est prise en compte (sauf les parades passives permanentes) et les conditions de transfert de l'accident sont les plus pénalisantes.

Dans la quantification des effets des accidents, on retient deux critères d'effets :

- La zone Z1, limite des effets mortels : c'est la distance en deçà de laquelle un accident peut provoquer statistiquement au moins 1% de décès.

- La zone Z2, limite des effets irréversibles : c'est la zone où l'on peut voir apparaître des effets sur la santé entraînant des séquelles permanentes. Des effets au-delà de cette limite peuvent exister mais ils seront sans séquelles définitives.

Ces scénarios permettent de définir l'enveloppe des risques et le périmètre dit P.P.I. sur lequel doit être faite l'information des populations. C'est aussi celui qui est utilisé pour l'affichage des risques dans le cadre de la maîtrise de l'urbanisation. Dans le but d'assurer une homogénéité de traitement dans l'affichage initial des risques, le ministère chargé de l'Environnement a élaboré une liste de scénarios dits scénarios de référence. Les zones de risques résultant de ces scénarios sont des cercles concentriques centrés sur l'activité ou le stockage en cause.

➤ Les scénarios résiduels ou maîtrisés

Pour ces scénarios, la cause initiale de l'accident est la même que pour les scénarios dimensionnants, mais on prend en compte des parades et dispositifs de sécurité dont l'efficacité est néanmoins garantie et reconnue. Dans l'évaluation des conséquences finales de l'accident, ces dispositifs sont supposés rester opérationnels en totalité ou en partie. Ces dispositifs viennent réduire les effets finaux.

II - TYPES D'URBANISATION APPROPRIÉS À PROXIMITÉ D'UN SITE INDUSTRIEL

Il n'existe pas de réglementation qui fixe au niveau national les interdictions en matière d'urbanisme. Ceci étant, il existe des recommandations, dont l'exigence diminue plus on s'éloigne du lieu du sinistre.

On peut déjà dégager trois types d'installations particulièrement visées :

- Les habitations, les immeubles de grande hauteur et les établissements recevant du public.
- Les installations industrielles.
- Les voies de communication.

Le tableau ci-après donne à titre indicatif les recommandations que l'on retrouve fréquemment en zones Z1 et Z2.

Il faut également préciser que si les zones initiales Z1 et Z2 ont des contours réguliers, les zones retenues dans les plans d'urbanisme ont souvent des contours plus irréguliers. En effet, les zones de contraintes urbanistiques sont négociées à partir des zones Z1 et Z2 définies dans les études de danger afin de tenir compte des facteurs économiques et sociaux de la commune. Les zones retenues après la concertation sont alors appelées Z'1 et Z'2 ou Z.P.R. (Zone de Protection Rapprochée) et Z.P.E. (Zone de Protection Eloignée).

Pour résumer, on peut dire que dans de nombreux cas les orientations suivantes ont été retenues :

➤ Les E.R.P. et les lieux de grande concentration humaine sont interdits dans les deux zones.

➤ En zone Z.P.R., seules des installations industrielles, avec peu d'employés, possédant une culture de sécurité proche de l'installation qui crée le risque et non susceptibles d'aggraver celui-ci pourront être autorisées.

➤ En zone Z.P.E., seules quelques constructions sans densification significative de l'occupation pourront être autorisées. ■

Dans la première zone " Z1 " :
Zone dans laquelle un accident aurait des conséquences mortelles pour 1% des personnes présentes.

Habitations, immeubles de grande hauteur et établissements recevant du public

Sont autorisés :

- les modifications limitées des logements existants sans changement d'affectation.

Sont donc interdits :

- les nouvelles constructions à usage d'habitation,
- les nouveaux établissements recevant du public,
- les nouveaux parcs d'attraction, de loisirs ou de sport.

Installations industrielles et autres activités économiques

Sont autorisés :

- Les constructions ou l'extension de constructions à usage industriel pour l'activité industrielle existante génératrice du risque ou pour les activités voisines qui concourent directement à ses fabrications, à la transformation de ses produits ou à leur conditionnement.

- L'extension mesurée des autres constructions à usage industriel existantes.

- Les constructions ou extension de constructions à usage d'habitation lorsqu'elles sont reconnues nécessaires pour l'exercice des activités industrielles existantes (gardienage, surveillance,...)

- Les constructions ou l'extension des constructions à usage de service lorsqu'elles sont reconnues nécessaires pour l'exercice des activités industrielles existantes (restaurant d'entreprise, salle de réunions, ...)

- L'extension mesurée des constructions à usage agricole.

Voies de communication

Sont autorisées :

- La création ou l'extension de voies de desserte pour les activités existantes dans la zone de protection, ou pour les activités voisines susceptibles de s'y implanter.

- Les modifications d'infrastructures routières existantes dans la mesure où elles n'apportent qu'un accroissement mesuré de la densité de la circulation existante ou si elles permettent une fluidification du trafic qui diminue le temps moyen de présence dans la zone de protection.

Dans la seconde zone " Z2 "
Zone d'apparition d'effets irréversibles pour la santé, ou de blessures sérieuses.

Habitations, immeubles de grande hauteur et établissements recevant du public

Sont autorisés :

- Les constructions à usage d'habitation dans le respect du C.O.S.

- Les aires de sport sans structure d'accueil du public.

Sont donc interdits :

- Les nouveaux immeubles de grande hauteur
- Les nouveaux établissements recevant du public
- Les nouveaux parcs d'attraction, de loisirs ou de sport avec structure destinée à l'accueil du public

Installations industrielles et autres activités économiques

Sont autorisées en plus des autorisations de la " Z1 " :

- Les implantations d'activités économiques à effectifs réduits n'augmentant pas le facteur de risque

Voies de communication

Sont interdites (comme en " Z1 ") :

- Les créations de routes ou autoroutes dont la demande de circulation excède 2000 véhicules/jour

- Les créations de voies ferrées voyageurs très fréquentées (T.G.V. par exemple).