Pollutions

Deux ans après l'accident à Beyrouth, une explosion en France est-elle possible ?

Par Amélie Quentel
4 août 2022 à 09h35,
Durée de lecture : 7 minutes

En 2020, 240 personnes périssaient après une double explosion à Beyrouth, au Liban. Les ports français sont aussi à risque, rappellent des sénateurs.

Tout le monde se souvient avec effroi des images de la double explosion du port de Beyrouth. Nous étions le 4 août 2020, il était un peu plus de 18 h quand, tout à coup, une gigantesque déflagration a retenti dans la capitale libanaise, recouvrant la ville d'un immense nuage de fumée. L'origine de cette double explosion fut vite identifiée : un stock de 2 750 tonnes de nitrate d'ammonium dans l'un des entrepôts du port.

Ce comburant — une matière qui peut facilement provoquer la combustion d'autres éléments — est souvent commercialisé sous forme de nitrate d'ammonium technique, qui sert à fabriquer les explosifs employés dans les mines et les carrières, mais aussi sous forme d'engrais à usage agricole qui, s'ils sont stockés dans de mauvaises conditions ou pris dans un incendie, peuvent induire des explosions très importantes.

Une matière très consommée en France

Une telle catastrophe, qui à l'époque avait causé la mort de 214 personnes et blessé plus de 6 500 autres à Beyrouth, pourrait-elle arriver en France ? La question se pose à plus d'un titre : le pays compte 66 ports de commerces maritimes et plus de 500 ports relevant des collectivités territoriales… et est en outre l'État qui consomme le plus de nitrate d'ammonium agricole (ammonitrate) en Europe de l'Ouest.

De quoi enjoindre les ministères de la Transition écologique et de l'Économie à commander en 2021 un rapport sur les risques liés au transport et au stockage de ces produits, avant que le Sénat ne lance sa propre mission d'information sur *« les risques liés au nitrate d'ammonium dans les ports »* français.

Le port de Beyrouth après les explosions de 2020. *CC bY-SA 4.0 / Mahdi Shojaeian / Mehr News Agency via Wikimedia Commons*

Les rapporteurs de cette mission chapeautée par la commission d'aménagement du territoire et du développement durable ont rendu leurs conclusions le 6 juillet dernier. Bilan : la maîtrise de ces risques est aujourd'hui *« incomplète »*. Certes, le texte rappelle que depuis l'explosion de l'usine AZF à Toulouse en 2001 puis celle d'un hangar agricole à Saint-Romain-en-Jarez en 2003, *« aucun incident grave lié à ces produits en France n'est intervenu »*.

Mais le rapport souligne également que, concernant les ports, *« certaines lacunes sont patentes en matière de prévention des risques liés aux ammonitrates dans notre réglementation »*, et ce, tant au niveau de leur stockage que de leur transport par voie d'eau. *« Dans les secteurs fluvial et maritime, [nous regrettons] en particulier des insuffisances dans la surveillance du trafic de matières dangereuses »*, écrivent-ils.

« Nous manquons de données sur l'ensemble des flux d'ammonitrates »

« Quand un bateau arrive dans un port, il est ardu de savoir ce qu'il transporte, car nous manquons de données sur l'ensemble des flux d'ammonitrates, d'autant qu'elles ne sont pas agrégées au niveau national. Nous préconisons donc la création d'un système d'information unique dans les ports maritimes pour la gestion des matières dangereuses », dit à *Reporterre* la sénatrice PS Martine Filleul, l'une des rapporteuses de cette mission d'information. Elle propose également de rendre plus effective l'obligation d'annonce pour les navires fluviaux transportant des matières dangereuses ou encore d'aligner la réglementation du transport fluvial à celle du transport maritime, et ce quand bien même le trafic fluvial d'ammonitrates a un *« caractère limité »* [1].

Pour Ronan Nicolas, consultant en sécurité incendie spécialisé dans le risque industriel pour le bureau d'études Atossa, la phase de transport de ce type de produits, *« particulièrement critique »*, est *« intrinsèquement dangereuse »*. *« Un port est un lieu où l'on stocke différentes matières, avec des arrivages de produits qui peuvent être de natures très différentes et parfois incompatibles. Or, on ne sait pas toujours quels produits arrivent dans un port donné. En outre, en ce qui concerne leur stockage sur place, il y a parfois une absence de compartimentage significatif entre bâtiments et même à l'intérieur des bâtiments »*, explique-t-il à *Reporterre*, notant que *« l'industrie portuaire est peut-être un peu vieillissante en termes de sécurité incendie »*.

© Étienne Gendrin / Reporterre

Ainsi, si selon lui *« ce qui est arrivé à*

Beyrouth ne peut pas arriver en France a priori » — conditions de stockage différentes de celles mises en œuvre dans la capitale libanaise, *« professionnalisme qui permet normalement d'éviter cette situation »* — il assure néanmoins que *« fondamentalement, l'utilisation de nitrate d'ammonium implique un risque d'explosion : c'est une règle en industrie, il n'y a jamais de risque zéro »*.

D'autant que pour ce pompier volontaire, le distinguo souvent fait entre nitrate d'ammonium agricole et nitrate d'ammonium technique (matière qui était stockée à Beyrouth et qui circule très peu en France d'après le rapport du Sénat, qui juge cette information *« rassurante »*) n'est pas forcément pertinent : *« Il est souvent dit que le nitrate d'ammonium agricole est moins dangereux, et il n'est d'ailleurs pas considéré comme un* « explosif »*, mais un comme un* « explosif occasionnel »*. Pourtant, il s'agit bien d'un explosif, il faudrait donc le classer dans cette catégorie-là. Ce qui aurait des conséquences très importantes, car, dès lors, la réglementation sur ses conditions de stockage et de transport seraient beaucoup plus draconiennes. »*

> **« Un choix industriel, un choix politique »**

Sachant par ailleurs que des alternatives existent : comme il l'écrit dans un article de 2020, certains pays comme les Pays-Bas, la Finlande ou encore la Suisse ont choisi d'interdire l'utilisation de nitrate d'ammonium comme engrais, préférant avoir recours au nitrate d'ammoniaque, à l'urée ou encore à l'ammoniaque.

« Cela relève vraiment d'un choix industriel, d'un choix politique par rapport au modèle d'agriculture que la France veut promouvoir. Et si l'on continue à les utiliser, considère-t-on à l'échelle collective que les risques induits par le nitrate d'ammonium sont tels qu'il faudrait réinvestir beaucoup d'argent dans les infrastructures portuaires ? Là encore, il s'agit d'une question d'arbitrage politique », dit Ronan Nicolas. Pour lui, une mesure féconde de réduction du risque d'explosion serait l'installation à large échelle d'arroseurs automatiques en cas d'incendie dans les entrepôts portuaires.

Changer d'agriculture pour éviter ce risque

Des associations comme les Amis de la Terre, pour qui *« l'addiction de l'agriculture industrielle à ces engrais est un véritable danger public »* et un *« véritable fléau pour notre environnement et notre santé »*, pointent ainsi *« l'urgence absolue de s'affranchir de notre dépendance à ces*

substances en redéployant une agriculture moins gourmande en intrants chimiques ». Le spécialiste en risque industriel Paul Poulain, auteur de *Tout peut exploser* (Fayard, 2021), ne disait pas le contraire à l'occasion d'un entretien accordé à *Reporterre* il y a environ un an : *« On ne questionne jamais l'usage des ammonitrates, on cherche juste à mieux les sécuriser. Alors que pour éviter les risques, la première chose serait de regarder comme on pourrait s'en passer. »*

Pour la rapporteuse Martine Filleul, *« s'il y a encore des marges de progrès sur la manière dont ces ammonitrates sont stockés, cela n'empêche peut-être pas, à terme, de prendre de nouvelles dispositions pour que ce produit soit en effet moins utilisé »*. À la fin de l'année 2022, le Sénat publiera le deuxième volet de cette mission d'information, focalisé sur l'enjeu du stockage. En attendant, un nouvel accident vient de frapper Beyrouth : dimanche 31 juillet, une partie des silos à grains du port s'est effondré à la suite d'un incendie. Ceux-ci avaient été endommagés lors de l'explosion du 4 août 2020.

Après cet article

Agriculture

Les ammonitrates, des produits banals à haut risque

Notes

[1] Le cadre réglementaire du secteur fluvial est *« plus flou »* que celui du secteur maritime, qui a été renforcé par un arrêt de février 2022. Le rapport met ainsi en exergue le *« peu de dispositions concern[ant] la manutention de matières dangereuses »* dans les ports fluviaux, opérations qui *« sont rigoureusement réglementées »* dans les ports maritimes.

Incendies