

# Un casse-tête européen

*A une époque où l'on confond souvent sécurité et sûreté, le transport de matières dangereuses demeure sujet à controverse et à (sur)réglementation. Dans cette série d'articles, nous allons voir quelles sont les grandes tendances dans les divers modes de transport. Mais avant toute chose, faisons le point sur la révision de la réglementation européenne en la matière.*

MICHAELA FINDEIS

**P**révention maximale des risques et libre circulation des matières dangereuses ne font pas toujours bon ménage au sein de l'Union européenne. Une nouvelle directive sur le transport de matières dangereuses, qui n'attend plus que l'approbation par le Conseil, pourrait accorder aux Etats membres des possibilités de réglementer jusqu'au choix des itinéraires. Elle risque de fragmenter un marché qu'elle prétend justement harmoniser.

**«La nouvelle directive risque de fragmenter un marché qu'elle prétend justement harmoniser.»**

L'intention de la Commission européenne était parfaitement louable: fusionner quatre directives et quatre décisions européennes en un seul acte, pour harmoniser et simplifier les règles s'appliquant au transport terrestre de matières dangereuses (TMD). Ce secteur représente environ 8% du transport de fret en Europe, soit 110 mia. tonnes-kilomètres par an, dont 58% passent par la route, 25% par le rail et 17% par les voies navigables.

Après avoir consulté les autorités et les professionnels, la Commission s'est attelée à rédiger un texte qui lui permettrait de faire le ménage parmi «un grand nombre de règles distinctes et partiellement dépassées» et qui, par la même occasion, permettrait d'inclure la batellerie dans la nouvelle réglementation. Celle-ci, en effet, est aujourd'hui régie par les prescriptions ADN-R

(pour le trafic dans le bassin rhénan, mais qui n'est pas d'application en Belgique) et ADN-D (Danube). Quant aux prescriptions des accords internationaux dans le secteur de la route (ADR) et du rail (RID), elles font déjà partie de l'acquis communautaire depuis longtemps.

Le jour de la présentation de la nouvelle proposition, le 22 décembre 2006, le commissaire européen aux Transports, Jacques Barrot, s'était montré très optimiste: «Dans le contexte actuel du transport multimodal, l'harmonisation des règles est une nécessité. Elle rendra le transport de marchandises plus sûr, plus rapide et plus économique, et réduira la charge des formalités administratives pour l'ensemble des personnes concernées.»

Les règles, sous leur nouvelle forme, seraient donc beaucoup plus faciles à comprendre et à appliquer.

## LE PARLEMENT ET LE CONSEIL S'EN MÈLENT

C'était toutefois sans compter avec les modifications que le Conseil européen des Ministres des Transports et le comité transport du Parlement européen allaient y apporter. Au nom du principe de subsidiarité, certains amendements furent introduits laissant bon nombre de dérogations ou interdictions à l'appréciation des autorités des Etats membres. Approuvé par le comité transport du Parlement européen en juin 2007, le texte amendé prévoit notamment que «les Etats membres devraient avoir le droit, pour faire face à des situations inhabituelles et exceptionnelles, de délivrer des autorisations individuelles pour le transport de marchandises dangereuses sur leur territoire, qui serait normalement interdit par la présente directive.»



## LE TRANSPORT DE PRODUITS CHIMIQUES

La chimie est responsable du transport de 1,5 milliard de tonnes de produits par an dans l'Union européenne. Ceci représente 5% du fret transporté en tonnes (et environ 8% en tonnes-km). Les envois de produits chimiques se font sur des distances plus longues de 48% que la moyenne des autres produits transportés par la route, et de 80% que la moyenne des envois par le rail. La chimie dépense en moyenne 8 to 10% de son CA total à la supply chain; une part significative des coûts logistiques va au transport: au total, plus de 60 milliards d'EUR par an.

(source: CEFIC)



© Foto Scania

**La route assure 58% du transport de matières dangereuses dans l'Union européenne.**

Mais le texte laisse également une grande latitude à des réglementations ou interdictions nationales: «Chaque État membre devrait conserver le droit de réglementer ou d'interdire le transport de marchandises dangereuses sur son territoire, uniquement pour des raisons autres que la sécurité, par exemples des raisons de sécurité nationale ou de protection de l'environnement.» De plus, le texte prévoit que «les Etats membres peuvent fixer des prescriptions de sécurité spécifiques pour le transport national ou international de matières dangereuses sur leur territoire», notamment en imposant l'utilisation d'itinéraires obligatoires ou en prescrivant le mode de transport à utiliser.

#### PRESCRIRE LE MODE À UTILISER

Ce dernier point provoqua la colère des associations professionnelles, alors qu'elles avaient été plutôt favorables à la proposition initiale de la Commission. Même le Comité Economique et Social Européen (CESE), dont le rôle se limite toutefois à donner des avis, s'est dit sceptique. Selon lui, en effet, «on ne voit pas clairement de quelle manière on pourrait assurer la coordination de ces interdictions concernant le transport transfrontalier, dans le cas où

les Etats membres adopteraient des types différents d'interdictions.»

Les premiers à se sentir visés étaient bien sûr les transporteurs routiers. Durant l'été 2007, ils ont répliqué par la voix du

**«La directive COM(2006)852 n'a pas encore reçu son blanc-seing final, mais cela ne devrait tarder.»**

président du groupe d'expert Transport de Matières Dangereuses de l'IRU (International Road Union), le Belge Paul Wauters. «Imposer les modes de transport est une chose que l'on aurait attendu de la part de l'ancienne Union soviétique, mais pas de l'UE, dont l'objectif est la création d'un marché unique libre! » s'est-il offusqué. «Pour tout transport ADR, il est impératif de laisser aux expéditeurs, transporteurs et destinataires la liberté de choisir le moyen de transport utilisé. Si l'on commence à imposer le mode de transport ou l'itinéraire, il est certain que nous verrons les groupes chimiques délocaliser leur production en dehors de l'UE», dit-il.

#### L'ECTA PLUS MODÉRÉE

L'ECTA (association européenne des transporteurs de produits chimiques) et le

CEFIC (Conseil Européen de l'Industrie Chimique) se sont montrés plus modérés – ou résignés – face à ce compromis controversé, et ont demandé un encadrement strict des options laissées aux Etats membres.

«Nous sommes très inquiets face à cette option laissée aux Etats membres d'installer des régimes nationaux favorisant un certain type de transport ou prescrivant certains itinéraires», expliquait Andrew Palmer, membre du Comité directeur de l'ECTA. Et d'ajouter que l'association craint «le chaos pour l'économie européenne, exposée à des abus possibles de la part des Etats membres».

Réaliste quant au processus législatif qui avait déjà presque abouti, l'ECTA a invité les institutions européennes à imposer, au minimum, aux Etats membres une notification argumentée de leurs éventuels futurs choix. «Pour déroger au principe européen de libre circulation (...), il faudrait que l'Europe veille à ce les États concernés démontrent sérieusement le bien-fondé de leurs démarches». Selon l'ECTA, ce garde-fou permettrait au moins aux transporteurs

de se renseigner auprès des autorités européennes sur les applications nationales spécifiques.

Malgré ces objections, le Parlement européen a arrêté sa position sur la base du rapport de Boguslaw Liberadzki (PSE, Pologne) et l'a adoptée en première lecture le 5 septembre dernier.

Reste donc maintenant au projet de directive (amendé par le Parlement) d'être approuvé par le Conseil. Retardée pour d'obscures raisons linguistico-juridiques, la directive COM(2006)852 n'a toutefois pas encore reçu son blanc-seing final, mais cela ne devrait tarder. Aux dernières nouvelles, la directive sera publiée au Journal Officiel dans le courant du mois de mars 2007. Elle entrera en vigueur dans les Etats membres le 1 juillet 2009. ■

# Les nombreux berceaux de l'ADR

*Le Traité ADR (1957) relatif au transport routier international de marchandises dangereuses, ratifié par 42 pays, est revu tous les deux ans. La prochaine révision est prévue pour le 1er janvier 2009. Patricia Van Impe, la spécialiste ADR auprès de Febetra, nous a informé sur les adaptations attendues.*

JEF VAN DE KEYBUS

Genève est le berceau du Traité ADR. La Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) y assure le maintien et l'actualisation du Traité ADR. Mais les législateurs nationaux également ont leur mot à dire.

L'adaptation du 1er janvier 2007 de l'ADR est définitivement entrée en vigueur le 1er juillet 2007. A cette date, la période

**»Dès le 1er janvier 2009, une fiche ADR unique entrera en vigueur.«**

de transition de six mois a pris fin. Dans la nouvelle version du traité, un certain nombre de critères pour le classement des marchandises dangereuses ont changé.

## CHANGEMENT

Ainsi, pour la classe 3, le point d'inflammation des liquides inflammables a été abaissé à 60°C. En outre, les valeurs LC50 et LD50 pour la classe 6.1 ont changé considérablement. Par contre, la nouvelle version de l'ADR impose que chaque suremballage doit porter la



Le transport routier de marchandises dangereuses est réglé par l'ADR.

mention "suremballage" dans la langue du pays d'origine de l'envoi, ainsi qu'en anglais, français ou allemand, si ces dernières ne sont pas la langue du pays d'origine. Les consignes pour l'arrimage sont également devenues plus sévères, tandis qu'une nouvelle étiquette a été introduite pour la classe 5.2. Enfin, pour les produits pharmaceutiques soumis à la disposition spéciale 601, une exemption d'ADR est introduite pour le transport des produits sous emballage consommateur.

## UNE FICHE DE DANGER UNIQUE

Comme nous l'avons déjà indiqué, les règles ADR sont adaptées tous les deux ans. A partir du 1er janvier 2009, une fiche de danger unique sera introduite. Il s'agira d'un tableau avec trois colonnes comportant les étiquettes ADR, les propriétés du produit transporté et les mesures à prendre. L'équipement du chauffeur sera également repris. Cette fiche de transport dangereux unique sera reprise dans la Convention ADR.

La fiche sécurité ou fiche de danger est un document comportant les mesures à prendre en cas d'accident, la nature du risque, la protection individuelle, etc. Le 1er janvier 2009, cette fiche ADR unique entrera donc en vigueur. Pour les transporteurs ADR, il s'agira d'une simplification administrative, car aujourd'hui, l'expéditeur doit remplir une fiche de danger individuelle pour chaque produit ou objet, ou pour chaque groupe de marchandises transportés. Dans le groupage cela provoque parfois des problèmes (fiche manquante, fiche erronée, etc.).

## Une proposition européenne controversée

Mais une mesure européenne risque de rendre le transport ADR dans l'UE - probablement - plus difficile à partir de 2009. Suite à une nouvelle directive (voire l'article introductif), les Etats membres auront davantage voix au chapitre dans le transport de marchandises dangereuses. Ainsi, ils auront le droit d'imposer le mode de transport ou le trajet pour le transport de marchandises dangereuses sur leur territoire.

Tant les chargeurs - notamment dans la chimie - que les transporteurs soulignent que cette mesure réduira l'efficacité de la logistique de produits chimiques. Si chaque Etat membre est libre d'imposer le mode de transport, le transfert d'une cargaison ADR vers un autre mode de transport pourrait en effet être obligatoire à la frontière. Cela impliquerait un transbordement supplémentaire, ce qui dans la pratique n'est quasiment pas réalisable et provoquera inévitablement des retards.

## LES DOCUMENTS OBLIGATOIRES À BORD DU CAMION

Certificat ADR du chauffeur  
Lettre de voiture  
Instructions écrites (fiche de sécurité)  
Copie de la réglementation spécifique du pays  
Document du contrôle technique (pour le transport citier)  
Certificat du chargement du container

# Concilier sécurité et efficacité

*Le transport ferroviaire de marchandises dangereuses est soumis à une réglementation particulièrement sévère. La plupart des opérateurs ferroviaires n'y voient aucun inconvénient. Au contraire, ils estiment également que la limitation des risques est prioritaire. Toutefois, il est tout aussi important de concilier sécurité et efficacité.*

PIETERJAN VAN WYNGENE

Les accords européens en matière de transport de marchandises dangereuses via le rail sont regroupés dans le «Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses» (RID). Conformément à ce règlement, neuf catégories de produits dangereux (allant des gaz inflammables aux matières radioactives) peuvent être transportés par train.

La plupart des opérateurs n'ont aucun problème avec les prescriptions RID. «Il s'agit d'une réglementation très stricte qui est toutefois nécessaire. Il s'agit de réduire le plus possible les risques de sécurité», dit Luc Haesaerts, de l'opérateur de transport combiné Haesaerts Intermodal.

Chez Haesaerts, les marchandises dangereuses constituent près de 70% du volume de transport total. L'opérateur de transport combiné est principalement axé sur le transport de liquides et de gaz chimiques. Un problème qui se pose spécifiquement pour les opérateurs de transport combiné est qu'ils doivent tenir compte tant de la RID que de l'ADR. «Il est vrai que les différences ne sont pas très grandes, mais un alignement simplifierait la régulation et partant, augmenterait la sécurité», ajoute Haesaerts.

## PROBLÈMES DE STATIONNEMENT

RTChem aligne divers rames et un grand nombre de wagons isolés pour le transport de marchandises dangereuses.

«La part des marchandises dangereuses dans notre volume de transport total s'élève à environ 65%», déclare le porte-parole de l'opérateur ferroviaire belge, Wim Vanpuyvelde. RTChem, qui approvisionne entre autres Swiss International Airlines et DHL en kérosène, fait état d'un manque aigu de voies de stationnement. «Le stationnement des wagons RID ne peut se faire que dans des zones surveillées dotées d'équipements spécifiques, et ces zones se font rares. En Belgique, elles n'existent même pas», déclare-t-il.

Au sein de l'opérateur de fret ferroviaire B-Cargo, la part des marchandises dangereuses dans le volume de transport total est relativement faible. «Nous transportons moins de 5.000 tonnes par an, mais ce type de transport génère une marge bénéficiaire élevée», déclare Louis Olivier, consultant commercial de B-Cargo.

## PAYS-BAS

La règle d'or du transport de marchandises dangereuses est que la route la plus courte et la plus rapide est également la route la plus sûre. Aux Pays-Bas ils le savent très bien. Etant donné que la route de la Betuwe ne traverse que peu de zones urbaines et connaît peu d'interaction avec d'autres flux de marchandises, on veut utiliser cette route le plus possible pour le transport de marchandises dangereuses.

Le problème est toutefois que la ligne de la Betuwe, malgré une légère amélioration,



ne tourne toujours pas à plein régime. La plupart des trains transportant du fret dangereux doivent donc toujours emprunter la route du Brabant (Rotterdam-Breda-Eindhoven-Venlo), qui traverse les centres-villes. Il ressort par ailleurs d'une prévision du gestionnaire de l'infrastructure ProRail que le nombre de trains chargés de marchandises dangereuses va encore progresser sur la route du Brabant. C'est pourquoi

L'opérateur belge RTChem livre entre autres du kérosène au hub de DHL sur l'aéroport de Leipzig

**»Il faut d'urgence procéder à un alignement des prescriptions RID et ADR.«**

les pouvoirs publics néerlandais travaillent à un «Réseau ferroviaire de base», où il a préalablement été fixé via quelles routes les marchandises dangereuses pourront être transportées ou non. L'objectif est de soulager le plus possible la route du Brabant.

«Les ports néerlandais doivent également rester accessibles par voie terrestre pour les matières dangereuses», indique Railion Pays-Bas. «L'économie néerlandaise profitera dès lors de bonnes liaisons d'hinterland, et ce non seulement pour l'axe Rotterdam-bassin de la Ruhr. Davantage de ports doivent être desservis, car une liaison limitée pour marchandises dangereuses est une liaison limitée sur le plan économique.»

# “La certification doit être l’élément déterminant, pas l’âge”

*Fin 2007, la compagnie pétrolière BP a annoncé qu’elle n’accepterait plus aucun bateau de plus de 35 ans à ses terminaux de chargement et dépôts, qu’il soit à coque unique ou double (+600 t). Le secteur estime que la certification, et non l’âge, doit être l’élément déterminant, car c’est elle qui garantit le mieux la sécurité d’un transport.*

KOEIN HEINEN

**L**e secteur, en effet, estime que la mesure de BP met la navigation intérieure dans une situation très difficile. L’Union des Armateurs belges de Navigation fluviale et rhénane (VBR) et le Bureau Néerlandais de la Navigation Intérieure (Kantoor Binnenvaart) soulignent que les organisations sectorielles européennes ESO et UENF ont convenu dès 2006 avec la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCR) de procéder à une élimination phasée des citerniers à paroi unique à l’horizon 2018. La mesure unilatérale de BP contrarie dès lors ces plans.

Pour la VBR et le KB, les lourdes conséquences socio-économiques d’une telle mesure sont inacceptables pour un grand nombre d’opérateurs d’unités à coque unique. La VBR estime qu’à peu près 400 entrepreneurs fluviaux particuliers seront les dupes de la mesure. Les deux organisations ont d’emblée tenté de convaincre BP de réviser son point de vue et la compagnie pétrolière semblerait désormais disposée

à se montrer plus conciliante à l’égard des citerniers à double coque.

## DÉMARCHE JURIDIQUE

En novembre dernier, une étude sur une éventuelle démarche juridique a été entamée. Elle a révélé qu’il s’agirait d’une procédure longue et coûteuse, surtout en ce qui concerne l’exigence des doubles

cargaisons sont en effet souvent revendues alors que le navire est encore en cours de route», argumentent-elles.

## UN FONDS DE RÉINVESTISSEMENT?

Elles demandent en outre une étude sur des options de réinvestissement avantageuses d’un point de vue fiscal pour les bateaux à coque unique, ainsi que la possibilité d’un

**«Le délai d’élimination phasée, couplé à la disposition ADNR sur les produits dangereux, reste pour nous le critère déterminant.»**

parois. La limite d’âge de 35 ans, par contre, serait arbitraire et donc contestable. «Cette dernière exigence fait en sorte qu’il serait inutile d’aménager une double paroi sur un navire plus âgé, tant que la date de construction du bateau ne serait pas simultanément modifiée sur le certificat de jaugeage. C’est pourquoi nous restons d’avis que la date de certification d’un citernier doit être déterminante, et non pas son âge», concluent les organisations. Elles ne baissent cependant pas les bras et vont lancer quatre études. Il s’agit entre autres d’un examen sur le caractère contraignant de l’exigence d’âge et d’une étude juridique sur l’exclusion des transports pour compte de tiers suite à la pression exercée par BP. «Les clients ne savent jamais avec certitude si BP n’est pas présent ou concerné quelque part dans la chaîne, car cette compagnie mène sa politique de manière ‘invisible’. Les

fonds (européen) de réinvestissement et/ou d’assainissement couplé à la démolition, de sorte à éviter un assainissement pur et simple.

«Le secteur de la navigation citernière compte tant des bateaux à coque unique que des unités à double paroi. Les intérêts des deux parties divergent parfois, mais dans ce cas, tous les citerniers - tant à coque unique que double - disparaîtraient du marché après 35 ans et, à partir de 2010, après 30 ans. Le délai d’élimination phasée, couplé à la disposition ADNR sur les produits dangereux, qui a été convenu avec les acteurs du secteur reste dès lors pour nous le critère déterminant. Nous continuerons dès lors à oeuvrer à une issue positive pour les citerniers à coque unique, sans pour autant porter préjudice aux autres», concluent la VBR et le bureau néerlandais. ■



La limite d’âge de 35 ans, serait arbitraire et donc contestable.

# Comblent le fossé entre la théorie et la pratique

*En tant que plaque tournante maritime et deuxième complexe pétrochimique mondial, Anvers traite un grand nombre de produits dangereux. D'après les estimations, ce trafic représente 400.000 à 500.000 TEU par an. Dans l'ensemble, tout se passe bien, mais cela ne signifie pas pour autant qu'il n'y a pas de points délicats.*

JEAN-LOUIS VANDEVOORDE



Les produits dangereux doivent être emballés, arrimés, traités et transportés de manière sûre. Ce n'est pas toujours le cas.

L'année passée, le service de la capitainerie a enregistré près de 300.000 déclarations de produits dangereux. Une telle déclaration peut concerner tout aussi bien des charges partielles que plusieurs containers. «Chaque mouvement dans le port doit obligatoirement être déclaré. Nous voulons savoir ce qui entre dans le port et ce qui en sort, où et combien de temps le chargement reste et de quel produit il s'agit.» C'est ainsi que le capitaine du port Patrick Decrop résume la tâche – et le défi – qu'il doit assumer avec ses collaborateurs de la cellule 'produits dangereux' du service de la capitainerie. L'expérience lui a appris que «savoir ce qu'il faut savoir» est d'une importance cruciale. Et bien que l'évolution ait été sensible au cours de ces dernières années sur ce plan, il reste encore du pain sur la planche. «Faire ce qu'il faut faire» est ce qu'il attend dès lors de toutes les parties concernées. Là encore, toutefois, le fossé entre la théorie et la pratique est plus important qu'on le pense.

Le secteur du transport, du stockage et du traitement des produits dangereux ne manque pas de réglementations, acquiesce Decrop, même s'il regrette qu'il y a quelques lacunes, comme la non-ratification de la convention ADN par la Belgique ou certaines différences de classification entre les diverses réglementations. Mais l'observation de ces règles laisse parfois à

désirer et en cas de problèmes il n'est pas toujours évident de savoir où commence la responsabilité de l'un et où se termine celle de l'autre, qui doit apporter les corrections ou qui il faut consulter pour savoir le fin mot, dit-il.

«Un des problèmes auxquels nous sommes confrontés, est le fait qu'il y a de plus en plus de transbordements sans l'intervention d'un représentant local qui est au courant des procédures locales et de la manière correcte dont il faut traiter le flux des documents. Ceci peut certes engendrer une baisse des coûts, mais si quelque chose n'est pas en ordre, personne n'est au courant de rien», regrette-t-il.

Il constate aussi parfois que le port d'Anvers, et notamment les avant-quais et les 'container freight stations' sont assez fréquemment utilisées comme des espaces de stockage bon marché, même s'il y a une limite de temps pour ce type de stockage. «De même, les produits dangereux restent parfois plus longtemps sur le quai que nécessaire dans le cadre des transbordements. Notre réglementation locale tient compte de la spécificité des activités des manutentionnaires, mais on ne peut en user de manière impropre», souligne le capitaine.

## IMPERFECTIONS

Lors d'inspections, de nombreuses 'imperfections' apparaissent. Elles peuvent

aussi bien concerner l'obligation de déclaration et l'arrimage que la documentation ou la ségrégation au niveau des biens (dans le container même ou sur le quai). «50 à 60 % des containers contrôlés donnent lieu à des déclarations d'erreurs, ce qui ne signifie pas que la faute pèse toujours assez lourd pour retenir le container», précise Decrop, qui fait ici une distinction entre les trafics, les chargeurs et aussi les armateurs.

«Certains armateurs ferment fréquemment les yeux, tandis que d'autres organisent eux-mêmes des contrôles systématiques, même si ça prend du temps et coûte de l'argent. Certains chargeurs moins regardants au niveau des règles, savent donc bien où ils doivent s'adresser. Parallèlement, les charges complètes de sociétés chimiques ayant pignon sur rue et ayant une politique de sécurité poussée, nous poseront bien moins de problèmes que les containers de groupage contenant des lots de matières dangereuses plus modestes.»

En outre, le danger ne vient pas toujours du chargement lui-même. Les containers qui ont subi une fumigation pour détruire les organismes nuisibles peuvent aussi constituer un problème. «Si toutes les procédures sont correctement suivies, le risque est limité. Mais si le container est mal documenté, il peut arriver que les douaniers ou les réceptionnaires soient exposés sans le savoir à ces gaz nocifs. Les fuites ou éclaboussures de produits dangereux, souvent la conséquence d'un mauvais arrimage ou d'un emballage non adapté, ne sont également pas exceptionnels. Decrop applique dès lors une règle d'or: «Chaque container que vous ouvrez constitue un environnement à risque potentiel.» Pour les containers sortants qui sont gazés en Belgique, le service de la capitainerie a développé un règlement spécifique. Ainsi, une fumigation ne peut avoir lieu que dans des zones bien déterminées, qui ne sont reconnues par le capitaine du port que sous certaines conditions.

Mais à l'entrée, le port ne peut que constater que l'on prend parfois un peu de liberté avec les prescriptions de sécurité. Les Pays-Bas ont déjà demandé de soumettre à davantage de contrôles les containers importés passant par Anvers. Les containers importés en provenance



Des problèmes liés aux produits dangereux transportés dans un container peuvent ralentir le départ du navire et donc perturber son schéma de rotation.

d'Asie notamment, peuvent poser problème. «D'ici, nous ne pouvons pas y faire grand-chose. C'est une tâche dévolue aux autorités locales de là-bas. Nous ne pouvons intervenir qu'en sanctionnant.»

## FORMER ET COLLABORER

Selon lui, les initiatives européennes comme le SafeSeaNet qui doit donner des informations plus nombreuses, rapides et pertinentes sur les navires et leur chargement dans les eaux européennes, aident les expéditeurs à aiguïser leur sens des responsabilités.

Decrop plaide ardemment pour davantage de collaboration entre tous les services publics et instances de contrôle comme le Service Public Fédéral Mobilité et la Douane. «Nos moyens sont limités. Nous devons dès lors mieux les utiliser.»

Une meilleure formation au sein des entreprises peut elle aussi faire la différence. «Nous constatons quotidiennement à quel point la connaissance manque chez les gens qui côtoient des produits dangereux. L'apprentissage de toute la problématique et la connaissance des divers produits toxiques n'est ni facile, ni populaire. Sou-

vent, les gens ne font donc pas cela de gaieté de cœur. La rotation du personnel parmi les sociétés maritimes peut également signifier que des pans entiers de connaissances disparaissent lorsque le responsable change de société. «Il décrit dès lors le fait que son équipe a été renforcée par deux

**«Nous constatons quotidiennement combien la connaissance manque chez les gens impliqués dans les produits dangereux.»**

chimistes comme une «bénédiction».

L'entreprise portuaire a entre-temps également imposé aux entreprises non Seveso (comme les manutentionnaires) d'établir un plan d'urgence interne. «Ceci les a poussées à réfléchir à un certain nombre de choses.» Récemment, l'obligation de réaliser un plan SSE (Sécurité, santé et environnement) est également entrée en vigueur pour les actions à entreprendre en cas d'incident impliquant des produits dangereux. ■