



HAL
open science

RISKLOG 1 - Management des risques industriels au sein de la supply chain. WP1 : Les risques juridiques dans la supply chain

Cécile Legros, Iolande Viricel, Ludovic Couturier, Frédéric Letacq, Kristina Yougatova

► To cite this version:

Cécile Legros, Iolande Viricel, Ludovic Couturier, Frédéric Letacq, Kristina Yougatova. RISKLOG 1 - Management des risques industriels au sein de la supply chain. WP1 : Les risques juridiques dans la supply chain. CUREJ; IDIT. 2024. <hal-04746206>

HAL Id: hal-04746206

<https://normandie-univ.hal.science/hal-04746206v1>

Submitted on 21 Oct 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 - Attribution - Non-commercial use - No Derivative Works - International License



RISKLOG

Rapport final

Management des risques industriels au sein de la supply chain





RISKLOG

Management des risques industriels au sein de la supply chain

Management des risques industriels au sein de la Supply Chain

Introduction

Le projet RISKLOG s'inscrit dans le cadre de l'axe 3 de l'appel à projet SIOMRI (« solutions innovantes et opérationnelles dans la maîtrise des risques industriels en milieu urbain et dense »): Réponses d'ordre juridique et sociétal, et plus particulièrement dans les deux premiers volets :

- Analyser la réglementation et les normes vis-à-vis de l'exposition aux substances dangereuses pour améliorer les mesures de protection et de préservation de l'environnement immédiat ;
- Contribuer au développement de politiques publiques dédiées aux sites industriels en milieu urbain et dense visant un environnement socio-économique plus sûr et durable (aspects économiques/ assurantiels, acceptabilité sociale, vulnérabilité territoriale, conditions de résilience, responsabilité sociale et environnementale des entreprises...).

L'importance et la croissance financière des risques accidentels, industriels, sanitaires ou autres, encourus par les entreprises, a donné naissance à une nouvelle fonction managériale, la "gestion des risques". Sa désignation est une transposition de l'anglicisme "risk management". Le management du risque, dans le domaine des risques auxquels sont soumis les entreprises et plus particulièrement les industriels, consiste à gérer les risques susceptibles de porter atteinte aux actifs de l'entreprise.

Cette démarche s'inscrit dans un « carré magique » : Identification – Prévention – Traitement-Transfert. Il s'agit tout d'abord d'identifier ces risques, puis de les évaluer, pour enfin envisager des remèdes tant au stade amont pour les prévenir, qu'au stade aval, lorsque l'aléa se réalise, pour remédier aux conséquences de ce risque.

Les risques auxquels sont soumis les industriels sont de nature très variable. On cite volontiers les facteurs de risque suivants : risques naturels, humains, techniques, organisationnels... La problématique des risques ne se situe pas uniquement sur un plan climatique ou technique, elle génère également des **problématiques juridiques, réglementaires, normatives et contractuelles** de toutes sortes.

Sur ces bases, le « *Legal Risk Management* » a vu le jour aux USA dans les années soixante, tout d'abord dans le secteur de l'assurance. En France, cette démarche de culture du risque a commencé à se développer dans les années quatre-vingt dans les grands groupes industriels « faisant de la fonction juridique dans l'entreprise un système d'aide à la décision, et par là même une fonction stratégique, loin de la seule logique de prestation »¹.

Le management des risques juridiques doit être distingué du management de la conformité, plus couramment appelé « compliance ». La *compliance*², qui trouve sa source aux Etats Unis³, concerne la capacité d'une entreprise d'agir en conformité avec la loi et avec ses réglementations internes dans tous les domaines où elle exerce une activité. Il s'agit d'un ensemble de processus visant à détecter, sanctionner, et à prévenir les infractions qui pourraient être commises en leur sein⁴. Comme l'a montré l'étude menée par les Cahiers du droit de l'entreprise en 2009, ces concepts sont « distincts, mais voisins et complémentaires »⁵. En schématisant, la compliance renvoie à la nécessité de se conformer à des obligations, notamment réglementaires et le management consiste ici en des processus qui permettent d'atteindre cet objectif auquel il n'est pas possible de déroger car les sanctions sont le plus souvent d'ordre pénal. Le management des risques comporte quant à lui plus de souplesse puisque la marge de manœuvre existe. Une fois le risque juridique identifié et évalué, les décideurs peuvent assumer de ne pas le prendre en compte car ils connaissent les conséquences de sa non-observation. On peut « gérer » les risques juridiques, on ne peut pas composer avec « l'obligation de conformité ».

Dans le domaine juridique et réglementaire, il s'agit tout d'abord dans une phase d'audit de recenser les normes qui régissent ces risques en analysant tout d'abord l'adéquation de la réglementation face à ces risques. La « densification normative »⁶ dans le domaine industriel rend cet exercice particulièrement difficile, ce qui explique aussi les risques générés pour les opérateurs en la matière. Il appartient en effet à chaque entreprise de recenser et d'établir la liste des textes auxquels elle doit se conformer, notamment au regard de ce qu'elle est, de ce qu'elle fait et où elle le fait. Il s'agit aussi de contrôler les engagements contractuels

¹ Samuel Dyens, La nécessité de dresser une cartographie des risques juridiques, AJ Collectivités Territoriales : AJCT 2012. 131.

² Marie-Emma Boursier, Qu'est-ce que la compliance ? Essai de définition, Recueil Dalloz : D. 2020. 1419

³ V. not. D.E. Murphy, The Federal Sentencing Guidelines for Organizations : A Decade of Promoting Compliance and Ethics, 87 Iowa Law Review 697 (2002).

⁴ Emmanuel Breen, La « compliance », une privatisation de la régulation ?, RSC 2019. 327.

⁵ Christophe Collard, Conformité réglementaire et performance de l'entreprise : la vision des acteurs (Regards croisés de directeurs juridiques et de compliance officers), Cahiers de droit de l'entreprise (CDE) n°6, Novembre 2009, dossier 35.

⁶ Catherine Thibierge, La densification normative, Recueil Dalloz : D. 2014. 834

de l'entreprise⁷ relatifs à sa responsabilité, aux transferts de risques dont l'assurance est une des voies possibles tant à l'égard des clients, que des fournisseurs, des prestataires et des partenaires.

L'originalité du projet RISKLOG réside dans le périmètre de l'étude.

Périmètre professionnel tout d'abord puisque ce sont les risques particuliers générés dans le cadre des chaînes logistiques en milieu industrialo-portuaire urbanisé qui vont être étudiés. Périmètre géographique ensuite puisque l'ancrage territorial des partenaires et la bonne connaissance du terrain permettent, dans l'étude de ces risques au sein de la Métropole Rouen Normandie, de trouver un terrain d'étude tout à fait caractéristique de ce type de risques.

Les accidents industriels, AZF en 2001 et Lubrizol le 26 sept. 2019, ont pour localisation des zones de stockage au sein d'ensembles industriels et urbanisés. En outre, l'accident de Rouen a fait apparaître une proximité de lieux de stockage appartenant à Lubrizol et à un autre prestataire (Normandie Logistique) qui étaient tous deux liés contractuellement pour des opérations logistiques de produits fabriqués par Lubrizol. Ces accidents ont mis en évidence les risques associés à la logistique des marchandises dangereuses. Ainsi, le projet de recherche RISKLOG interroge également l'approche territoriale du management des risques industriels afin d'améliorer la maîtrise des risques associés à la chaîne logistique des marchandises dangereuses. L'étude territoriale se concentre ainsi sur la supply chain du territoire industrialo-portuaire de la Métropole Rouen Normandie.

Le projet aborde ainsi deux aspects de ces risques : une approche juridique et une approche territoriale.

Au plan juridique, le WP1 s'intéresse plus particulièrement aux risques juridiques que génère l'activité logistique dans un environnement industrialo-portuaire. Du fabricant/producteur à l'utilisateur final, interviennent toute une série d'opérateurs qui constituent les acteurs de la *supply chain*. Ces opérateurs sont le plus souvent qualifiés de logisticiens. Mais comme l'a très bien montré Jacques Kembeu dans sa thèse, il n'y a pas « un » mais « des » logisticiens dont la nature de l'activité (du simple transporteur au producteur-intégrateur) connaît d'importantes variations et combinaisons⁸. L'activité logistique, qu'elle soit intégrée à une entreprise industrielle (production et /ou chargeurs) ou externalisée et donc réalisée par une entreprise tierce avec une activité dédiée (logisticiens ; transporteurs ; commissionnaires de transport ; transitaires, prestataires de services), génère des risques protéiformes qui se

⁷ Yann Queinnec, Le contrat durable. Pour une conciliation contractuelle effective des enjeux économiques, sociaux et environnementaux, AJ contrat 2020 p.121.

⁸ Genèse de la prise en compte de Risques Majeurs sous le prisme du système Cat Nat (loi du 13 juillet 1982) suite au sinistre Los Alfaques du 11 juillet 1978).

doivent d'être maîtrisés en tenant compte d'un environnement juridique, réglementaire, normatif, contractuel complexe tant national qu'international.

Au plan territorial, le WP2 porte sur l'approche territoriale du management de ces risques. Il propose d'évaluer le risque industriel de la *supply chain* industrialo-portuaire rouennaise afin d'apporter des connaissances précieuses pour la compréhension de ces risques complexes, et des solutions opérationnelles à la fois spatiales et organisationnelles de gestion et de couverture des risques logistiques pour limiter ceux-ci. A partir de sources variées, une cartographie de l'organisation de la *supply chain* est ainsi créée, permettant de connaître le fonctionnement actuel de la zone industrialo-portuaire et d'identifier ses contraintes et ses opportunités de reconfiguration. Ce travail permet notamment d'interroger les approvisionnements et expéditions de marchandises, les relations externes et internes des implantations industrielles, les modes de transports utilisés ainsi que la quantité et la fréquence des marchandises en transit. Les grandes informations et données ainsi recueillies permettent d'établir des scénarios prospectifs de réorganisation de la *supply chain*, comprenant des pistes pour une gouvernance partagée et l'adaptation de l'urbanisme.

Ce volet se concentre plus particulièrement sur l'un des aspects des risques technologiques, qu'est le risque généré par les marchandises dangereuses, l'aléa pouvant être généré par la production, l'utilisation, le stockage ou encore le transport de ces marchandises. L'ambition de ces travaux sur l'approche territoriale des risques technologiques est de proposer une méthode globale d'évaluation et de cartographie des risques technologiques quelle que soit la position des marchandises dangereuses au sein de la *supply chain* afin de proposer des mesures de maîtrise des risques plus transversales et moins sectorielles.

Plan du rapport :

- **WP1 : Risques juridiques dans la supply chain** (pages 6 à 150)
Table des matières p. 148.
- **WP2 : Approche territoriale du management des risques industriels**
(pages 1 à 146)
Table des matières p. 5.





RISKLOG

Management des risques industriels au sein de la supply chain

Rapport

WP1 : Risques juridiques de la supply chain

Sous la direction de :

Cécile LEGROS

Professeur de droit privé

Université de Rouen Normandie

Co-directrice du Master de Droit douanier et des transports

Directrice du Centre de recherches juridiques CUREJ (UR 4703)

Avec les contributions de :

Pour le CUREJ :

Iolande VIRICEL

Docteur en droit privé

Ingénieure de recherches (CUREJ - UR 4703)

Coordonnatrice du projet

Pour l'IDIT :

Ludovic COUTURIER

Directeur de l'IDIT

Frédéric LETACQ

Attaché de recherches

Kristina YOUGATOVA

Chargée d'études

Juin 2024



SOMMAIRE GENERAL⁹

INTRODUCTION

PARTIE 1 : ENCADREMENT LEGAL DES RISQUES INDUSTRIELS MAJEURS

Chapitre 1 : Champ d'application du projet « Risklog »

Section 1 : Cartographie des risques industriels majeurs

§1 : Risques industriels, composants du risque technologique

§2 : L'accident industriel

Section 2 : Cartographie des acteurs de la *supply chain*

§1 : L'absence de classification légale des prestations et prestataires logistiques

§2 : Les contrats constitutifs de l'activité de prestation logistique

§3 : L'analyse jurisprudentielle des contrats de prestations logistiques

Chapitre 2 : Règlementation portant sur les risques industriels majeurs

Section 1 : Enjeux de la réglementation sur les installations classées

§1 : Principes fondamentaux de la réglementation ICPE

§2 : Focus sur certains aspects de la réglementation

Section 2 : Nouvelle réglementation issue d'un accident majeur

§1 : Présentation de la nouvelle réglementation

§2 : Analyse de la nouvelle réglementation

Section 3 : Application concrète de la réglementation au secteur de la *supply chain*

PARTIE 2 : GESTION DES RISQUES INDUSTRIELS MAJEURS

Chapitre 1 : Analyse des responsabilités civiles

Section 1 : Analyse des responsabilités contractuelles

§1 : Responsabilité contractuelle du prestataire logistique en cas d'incendie

§2 Responsabilité contractuelle au sein des différents contrats commerciaux en cas de dommage

§3 : Responsabilité contractuelle à l'égard des salariés

Section 2 : Analyse des responsabilités extracontractuelles

§ 1 : Responsabilité extracontractuelle du prestataire logistique en cas d'incendie

§ 2 : Responsabilité extracontractuelle à l'égard de salariés tiers

§ 3 : Responsabilité du donneur d'ordre eu égard aux marchandises confiées

§ 4 : Réparation des dommages à l'environnement

Section 3 : Sanctions à l'égard de l'Administration

Chapitre 2 : Analyse des responsabilités pénales

Section 1 : Principes généraux

Section 2 : Responsabilité pénale à l'égard de l'environnement

Chapitre 3 : Management des risques industriels majeurs

Section 1 : Approche juridique du management des risques logistiques et industriels

§ 1 : Approche juridique de la cartographie des risques

§2 : *Maîtrise des risques logistiques et industriels : approche contractuelle et gouvernance territoriale*

Section 2 : Financement des risques : Approche assurantielle du management des risques industriels majeurs

§ 1 : Les grands principes de l'assurance

§2 : Élaboration de la garantie d'assurance

§3 : Principales assurances encadrant les risques industriels majeurs

CONCLUSION

Bibliographie

ANNEXES

⁹ Table des matières dynamique en page 151

INTRODUCTION

1. Les risques juridiques de la *supply chain*. L'objet de cette étude concerne les risques juridiques que génère l'activité logistique dans un environnement industrialo-portuaire. Du fabricant/producteur à l'utilisateur final d'un bien manufacturé, interviennent toute une série d'opérateurs qui constituent les acteurs de la *supply chain*. Ces opérateurs sont le plus souvent qualifiés de logisticiens. Mais comme l'a très bien montré Jacques Kembeu dans sa thèse, il n'y a pas « un » mais « des » logisticiens dont la nature de l'activité (du simple transporteur au producteur-intégrateur) connaît d'importantes variations et combinaisons¹⁰. L'activité logistique, qu'elle soit intégrée à une entreprise industrielle (production et /ou chargeurs) ou externalisée et donc réalisée par une entreprise tierce avec une activité dédiée (logisticiens ; transporteurs ; commissionnaires de transport ; transitaires, prestataires de services), génère des risques protéiformes qui se doivent d'être maîtrisés en tenant compte d'un environnement juridique, réglementaire, normatif, contractuel complexe tant national qu'international.

Lorsque cette activité s'exerce dans un environnement industrialo-portuaire, la présence de nombreux acteurs et la diversité des facteurs risques en présence (production ; stockage ; transport...) exacerbe la complexité des situations et la probabilité de survenance de sinistres. En outre, si nous prenons pour exemple les ports du Havre et de Rouen, leurs localisations s'intègrent dans un environnement urbain particulièrement dense, ce qui intensifie et complexifie les éléments à prendre en considération. Aussi, une appréciation erronée, voire une minimisation pour des raisons économiques des risques et de leur couverture peuvent, à tout le moins nuire à l'image des entreprises, voire engager, en cas de survenance de sinistres, la pérennité des entreprises touchées. En cas de sinistre majeur, les impacts sont multiples et peuvent toucher, outre les biens, les personnes à la fois de l'entreprise ainsi que les populations environnantes, et affecter durablement la vie des territoires, tant d'un point de vue social qu'économique.

Les accidents industriels, AZF en 2001 et Lubrizol le 26 sept. 2019, ont pour localisation des zones de stockage au sein d'ensembles industriels et urbanisés. En outre, l'accident de Rouen a fait apparaître une proximité de lieux de stockage appartenant à Lubrizol et à un autre prestataire (Normandie Logistique) qui étaient tous deux liés contractuellement pour des opérations logistiques de produits fabriqués par Lubrizol.

Cette fragmentation des opérations, caractéristique des activités logistiques, interroge sur la continuité des processus de gestion des risques industriels par les différents acteurs de la *supply*

¹⁰ Genèse de la prise en compte de Risques Majeurs sous le prisme du système Cat Nat (loi du 13 juillet 1982) suite au sinistre Los Alfaques du 11 juillet 1978).

chain, notamment sur leurs connaissances respectives des risques associés, sur le cadre réglementaire associé aux prestations, sur la qualification juridique des opérations de logistique-transport générées et enfin sur la couverture de ces risques par la chaîne des acteurs aux activités hétérogènes.

2. La question principale sur le plan juridique pour les opérateurs est celle de l'étendue de leur responsabilité. Responsabilité contractuelle à l'égard de leurs partenaires économiques, extra-contractuelle à l'égard des tiers, voire pénale à l'égard de la société. Les acteurs de la supply chain ont-ils bien identifié les différentes réglementations auxquels ils sont soumis ? Les appliquent-ils correctement ? Connaissent-ils l'étendue de la responsabilité encourue ? Ont-ils mis en œuvre des outils juridiques notamment contractuels entre partenaires pour s'assurer du respect de ces réglementations ? Ont-ils envisagé une couverture des risques par voie assurantielle (assurance multirisque ; risque industriel ; risques environnementaux ; perte d'exploitation...) et si oui sont-ils certains de l'adéquation de leur couverture avec les risques encourus ? L'assurance est-elle toujours une solution appropriée ? A l'heure actuelle il semble en effet que les entreprises de la Supply Chain peinent à s'assurer (prix en augmentation, garanties en diminution) de sorte que d'autres remèdes doivent être envisagés.

Telles sont notamment les questions juridiques qui se posent. Or, ce champ de recherche est peu voire pas du tout investi par la recherche en droit. Pour répondre à ces questionnements, le projet de recherche porte sur une analyse juridique globale approfondie de ces différents risques et notamment des risques croisés entre entreprises, ainsi qu'une mesure des impacts réglementaires, normatifs, contractuels sur la gestion des risques industriels au sein de la *supply chain* dans un environnement industrialo-portuaire et urbanisé. Il privilégie une approche holistique de la maîtrise des risques d'une *supply chain* intégrant l'ensemble des acteurs associés à la logistique d'une production industrielle et dans un environnement industrialo-portuaire.

3. Accidentologie des risques industriels. Le Bureau d'analyse des risques et pollutions industriels (BARPI), du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, a publié en novembre 2023 l'inventaire des incidents et accidents technologiques survenus en 2022¹¹. Cette synthèse annuelle présente depuis 30 ans les événements technologiques marquants survenus en France. Ce rapport met en évidence la récurrence d'événements notamment dans l'activité du traitement de surface et insiste sur les démarches d'analyse de risques de chaque événement pour permettre la prévention des accidents industriels majeurs. Cette analyse fait écho au rapport déposé par le sénateur Martin le 26 janvier 2022¹² au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable relatif à l'évaluation de la mise en œuvre des recommandations de la commission d'enquête sénatoriale chargée d'évaluer l'intervention des services de l'État dans la gestion des conséquences environnementales, sanitaires et économiques de l'incendie de l'usine Lubrizol à Rouen. Si depuis les années 80, de nombreuses réglementations nationales et internationales ont permis d'encadrer le risque industriel, le récent baromètre sécurité rapporte que 90% des Français se sentent mal informés sur les risques des installations chimiques¹³.

4. Démarche. La démarche d'analyses pluridisciplinaires du projet « RISKLOG » vise à identifier les risques pour mieux les gérer. Cette démarche s'inscrit dans un « carré magique » : Identification – Prévention – Traitement – Transfert. Il s'agit tout d'abord d'identifier ces risques, de les évaluer, d'envisager des remèdes tant en amont pour les prévenir, qu'en aval, lorsque l'aléa se réalise, pour remédier aux conséquences de ce risque. Après une phase d'identification et de caractérisation des risques, l'étude issue du projet « RISKLOG » proposera des préconisations à l'intention des décideurs publics et privés, en particulier aux entreprises de la *supply chain* afin de permettre une meilleure gestion des risques industriels et l'obtention d'une garantie d'assurance adéquate. Le présent rapport vise ainsi dans un premier temps à établir une cartographie des nouvelles obligations légales imposées aux prestataires logistiques. Une enquête auprès des opérateurs de la *supply chain* a également été menée afin de déterminer si le risque industriel majeur est connu et maîtrisé des prestataires logistiques.

5. Pourquoi faut-il s'intéresser à la définition des risques industriels majeurs ? Lorsque l'on souscrit un contrat d'assurance, le candidat à l'assurance a l'obligation de répondre avec exactitude aux questions claires et précises posées par l'assureur¹⁴. La déclaration de risques a subi de profondes modifications par la loi du 31 décembre 1989¹⁵, le législateur ayant

¹¹ https://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/wp-content/uploads/2023/11/20231108_Inventaire_Web.pdf.

¹² <http://www.senat.fr/rap/r21-401/r21-4011.pdf>.

¹³ <http://www.odoxa.fr/sondage/barometre-securite-regard-francais-risques-industriels-radicalisation>.

¹⁴ C. assur., art. 113-2, 2°.

¹⁵ L. n° 89-1014 du 31 décembre 1989 portant adaptation du Code des assurances à l'ouverture du marché européen, *JORF* n°2 du 3 janvier 1990, p. 63.

remplacé la déclaration spontanée de risques par l'établissement de questionnaires fermés à l'initiative de l'assureur. Ce dernier a la possibilité d'apprécier le risque tant au moment de la souscription du contrat qu'en cours de contrat, le Code des assurances obligeant l'assuré à déclarer tout risque nouveau permettant à l'assureur de procéder à une nouvelle appréciation des risques (C. assur., art. L. 113-2). Lors de la formation du contrat il faut que l'assureur connaisse le risque, au sens de l'évènement, mais également au sens du siège du risque (un patrimoine ou une personne). Ainsi, le questionnaire s'inscrit dans un premier temps, dans le cadre d'une enquête qualitative du risque, l'assureur souhaitant connaître la gravité du risque soumis à assurance. Il s'agit d'une étape importante sinon cruciale dans l'analyse du risque. Pour cela, il appartient à l'assureur d'interroger l'entreprise candidate notamment sur les antécédents du risque et les mesures de prévention mises en place pour éviter la réalisation des risques connus. Le schéma classique de questionnaire soumis au futur assuré, quel que soit le risque analysé, répond à une logique statistique permettant à l'assureur d'appréhender les contours du risque. La forme du questionnaire n'a pas été précisé par le Code des assurances qui impose à l'assuré de répondre « *exactement aux questions posées par l'assureur, notamment dans le formulaire de déclaration du risque* » (C. assur., art. L. 113-2, II°). En cas d'erreur dans la déclaration, les sanctions des articles L. 113-8 (nullité du contrat d'assurance) et L. 113-9 du Code des assurances (réduction proportionnelle de l'indemnité) pourraient trouver application. Il est ainsi fondamental pour le candidat à l'assurance de connaître au mieux les risques de son entreprise afin de pouvoir répondre avec exactitude aux interrogations de l'assureur. Les sanctions encourues en cas de fausse déclaration de risques emportent donc des conséquences importantes.

Dans le cadre de ces travaux, il apparaît donc essentiel de définir le risque industriel majeur qui pourrait être soumis à une garantie d'assurance. Or, la notion de « risque industriel majeur » n'est pas clairement définie par la législation française. Seul, le risque majeur a été défini dans le vocabulaire de l'environnement comme la « *possibilité que se produise un évènement naturel ou technique spécifique ayant des conséquences graves pour les populations ou sur l'environnement* ».

C'est pourquoi l'étude propose tout d'abord de circonscrire les risques industriels majeurs (Partie 1), avant d'analyser comment ils doivent/peuvent être gérés tant du point de vue légal que contractuel (Partie 2).

Ces analyses ont permis d'établir des recommandations sous la forme de fiches pratiques plus adaptées aux entreprises¹⁶.

¹⁶ Voir infra ANNEXE n°1, pp. 121 ss.

Partie 1 : Encadrement légal des risques industriels majeurs

6. Logistique ou chaîne logistique : définitions.

Près de 2 millions de Français exercent une activité professionnelle dans le secteur de la logistique¹⁷. Cependant, le terme de logistique n'est pas défini juridiquement et est même en réalité assez peu connu des juristes, à l'exception toutefois des juristes spécialisés en droit des transports¹⁸.

L'ASLOG (Association française des logisticiens¹⁹) définit la logistique comme « *l'art et la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité* »²⁰. Ainsi décrite, la logistique n'est pas constituée d'une activité unique, mais se compose d'un ensemble d'activités complémentaires « *dont l'objectif est l'acheminement des matières premières, produits finis et semi-finis du lieu de production vers les lieux de consommations, dans les meilleures conditions de sécurité, de délais, de coûts et de la façon la plus écologique possible* »²¹. Par conséquent, la logistique concerne toutes les activités depuis l'approvisionnement de matières premières jusqu'à la gestion des retours client en passant par les sites de fabrication et de production, certains auteurs qualifiant même la logistique de « *fonction d'organisation de l'entreprise* »²².

Le recours à la logistique a ainsi vocation à réguler les flux continus tout au long de la chaîne logistique. Le fonctionnement de cette chaîne logistique a été étudié en sciences de gestion²³. Étymologiquement, le terme « *logistique* » [du grec « *logistikos* »] renvoie à l'art du raisonnement et du calcul. De fait, l'un des avantages présentés par la logistique consiste notamment en la recherche d'une optimisation des « *opérations physiques liées au traitement des flux de produits jusqu'à leur mise à la disposition du consommateur* »²⁴. Fruit d'une évolution liée notamment à l'industrialisation²⁵, la logistique est aujourd'hui identifiée comme

¹⁷ <https://www.pole-emploi.fr/actualites/le-dossier/transport-et-logistique/logistique-1/logistique--top-10-des-metiers-q.html>

¹⁸ V. en ce sens, Kolli, K. & Rousseau, S. (2017). Le contrat de prestations logistiques. *McGill Law Journal / Revue de droit de McGill*, 62(4), 1043–1100, spec. 1046 où les auteurs relèvent « *l'absence de référence à la logistique dans les ouvrages suivants : Jerome Huet et al, Les principaux contrats spéciaux, 3e ed, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 2012; Louis Vogel, Du droit commercial au droit économique, 20e ed, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 2016; Jacques Mestre et Jean- Christophe Roda, Les principales clauses des contrats d'affaires, Paris, Lextenso, 2011. Voir toutefois Jacques Mestre et al, Droit commercial : droit interne et aspects de droit international, 29e ed, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 2012 (ou les auteurs s'intéressent à la logistique de façon superficielle)* ».

¹⁹ devenue France Supply Chain le 10 septembre 2020.

²⁰ <https://www.fag-logistique.com/Logistique.htm> - V. également J. Heskett, « La logistique élément clef de la stratégie », *Harvard-L'Expansion*, n°8, printemps 1978, p.53-65.

²¹ P.Vlacic et M. Pavliha, « *Logistics Contract and Logistics Law: Is it an Economic Imperative ?* », *Droit européen des transports*, VOL.XLI No.1- 2006, p.7.

²² I. Bon-Garcin, M. Bernadet et Y. Reinhard, *Droit des transports*, Paris, Dalloz, 2^e éd. 2018, n°411, p.378.

²³ V. par ex S. Croom, P. Romano et M. Giannakis, « Supply Chain Management: An Analytical Framework for Critical Literature Review » (2000) *European J Purchasing & Supply Management* 67.

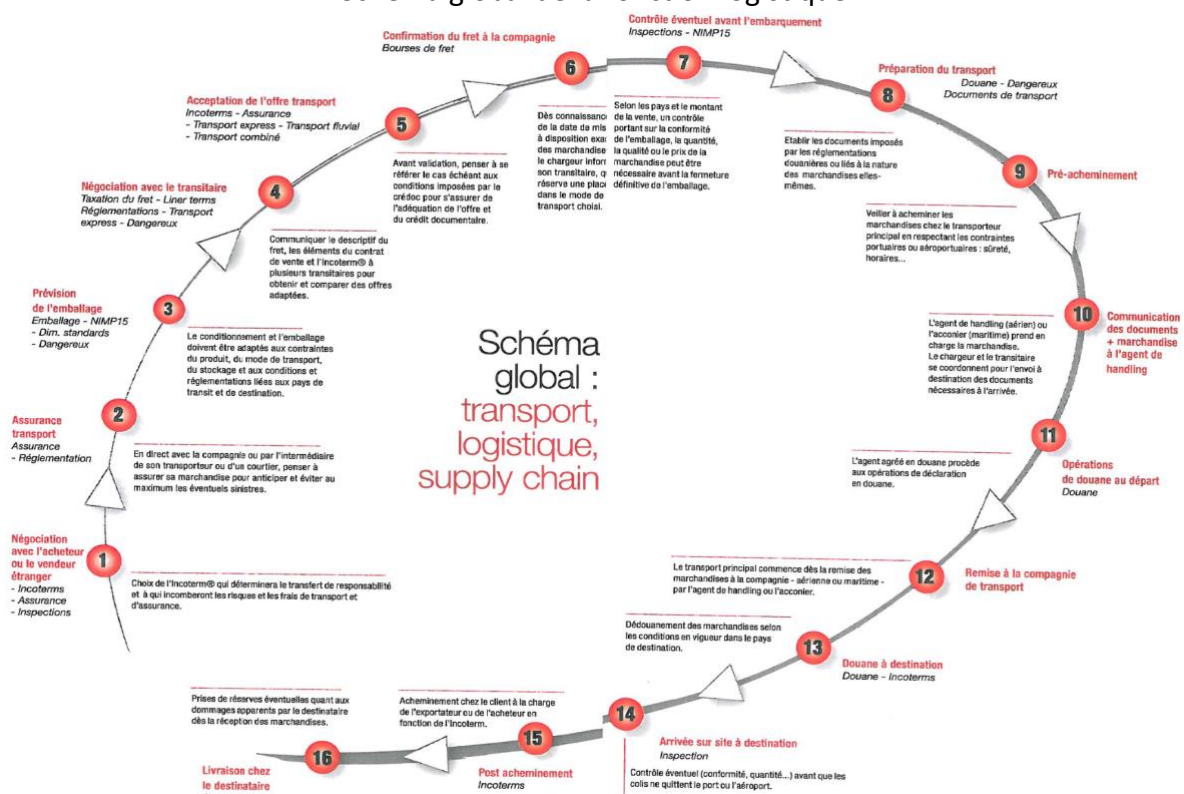
²⁴ Voir P. Lièvre, *La logistique*, 4e éd, Paris, *La Découverte*, 2007 aux pp 12–14. – dans le domaine militaire, la logistique est considérée comme « l'art de combiner tous les moyens de transport, de ravitaillement et de logement des troupes » (*Encyclopædia Universalis*, « Logistique », par G. Pache),

²⁵ Sur le développement de la logistique en entreprise, V. Kolli, K. & Rousseau, S. (2017), *préc., spéc.* 1052 et s.

une composante de la *Supply Chain Management (Supply Chain)* elle-même définie comme une « *chaîne logistique intégratrice, systémique et stratégique* »²⁶. Dès lors, les prestations logistiques ne sont plus considérées comme des étapes isolées de la chaîne de logistique mais « *plutôt comme des activités fortement liées et interdépendantes* »²⁷.

Au plan juridique, force est de constater qu'à ce stade, aucun contrat de « *prestations logistiques* » n'est pleinement consacré par le législateur ou la jurisprudence²⁸. Les relations contractuelles entre les industriels et les prestataires logistiques sont alors dépendantes de qualification du contrat et des obligations légales qui peuvent incomber à l'une et/ou à l'autre des parties à la prestation logistique.

Schéma global de la fonction logistique :



Source : Classe Export éditions / Guide Transporter

²⁶ J.T. Mentzer et al, « Defining Supply Chain Management » (2001) 22:2 *Journal of Business Logistics* 1 à la p 18. La *supply chain management* est définie comme étant « the systemic, strategic coordination of the traditional business functions and the tactics across these business functions within a particular company and across businesses within the supply chain, for the purposes of improving the long-term performance of the individual companies and the supply chain as a whole ». Voir aussi Council of Supply Chain Management Professionals, « CSMP Supply Chain Management Definitions and Glossary », CSMP, en ligne: https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx

²⁷ Kolli, K. & Rousseau, S. (2017), *préc., spéc.* 1055.

²⁸ V. par ex. : Thèse de J. Kembeu « Le contrat de prestations logistiques, contrat complexe ou sui generis ? : Etude de la notion et du régime du contrat de prestations logistiques », sous la dir. du Prof. Cécile Legros, Rouen, 2014.

7. L'impact du risque industriel sur la chaîne logistique. Le risque industriel peut être défini comme un « événement accidentel qui se produit sur un site industriel et qui entraîne des conséquences dommageables pour le personnel sur le site, pour les populations alentours, pour les biens, privés ou publics, et pour l'environnement »²⁹. Ce dernier sera qualifié de risque industriel majeur s'il se produit sur un site classé³⁰. Il en résulte que les sites industriels (pouvant recevoir des activités industrielles ou logistiques) concernés par la réglementation dédiée aux installations classées protection de l'environnement (ICPE) doivent respecter les exigences légales relatives notamment à la prévention des risques industriels majeurs. L'analyse juridique des pratiques actuelles de la *supply chain* pour maîtriser les risques industriels majeurs suppose ainsi que soit déterminé sur quoi et sur qui ce risque repose, industriel et/ou prestataire logistique³¹.

Cette première partie consacrée à l'encadrement légal du risque industriel majeur permettra de délimiter le champ d'application du projet Risklog (Chapitre 1) et d'exposer la réglementation associée à la prévention et à la gestion des risques industriels majeurs (Chapitre 2).

²⁹ J.- M. Pontier, Le droit de la prévention des risques, droit en devenir des sociétés développées d'aujourd'hui et de demain, in Les plans de prévention des risques, *PUAM*, 2007, p. 34.

³⁰ Sur cette notion, voir: V. I. Vingiano-Viricel « Risques industriels : définitions et garanties d'assurance », *RCA*, 2023, Etude 3, p. 15-18.

³¹ Une enquête en cours permettra en outre de vérifier l'adéquation entre le risque industriel majeur et les mesures de couverture du risque (contrat d'assurance, auto assurance...).

V. <https://risklogsupplychain.wordpress.com/enquete/>

Chapitre 1 : Champ d'application du projet « Risklog »

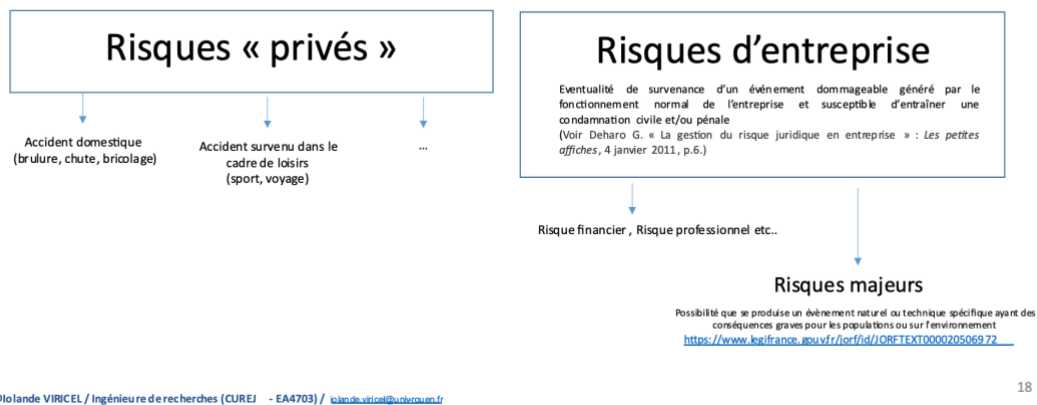
8. Pour permettre d'appréhender au mieux les risques industriels majeurs, il sera proposé une cartographie de ces risques (Section 1), ainsi qu'une cartographie des acteurs de la *supply chain* pouvant être assujettis à une réglementation de prévention et/ou gestion des risques industriels majeurs (Section 2).

Section 1 : Cartographie des risques industriels majeurs

9. La connaissance des réglementations imposant la gestion des risques industriels n'est pas suffisante pour pouvoir proposer des mesures de gestion du risque efficiente. Composant du risque technologique, le risque industriel peut être qualifié de majeur, lorsque de faible occurrence il présente pourtant de forts impacts nécessitant l'encadrement des mesures de prévention. Après avoir exploré la notion de risque industriel analysée par le présent rapport (§1), seront envisagées ses conséquences en cas de réalisation du risque (§2).

§1 : Risques industriels, composants du risque technologique

10. Cartographie des risques majeurs. Traditionnellement on oppose les risques dit « *privés* » aux risques d'entreprises. Toute entreprise supporte en effet différents risques liés à son activité. Ce que l'on peut appeler les « risques d'entreprise » correspondent à une éventualité de survenance d'un événement dommageable généré par le fonctionnement normal de l'entreprise et susceptible d'entraîner une condamnation civile et/ou pénale³².

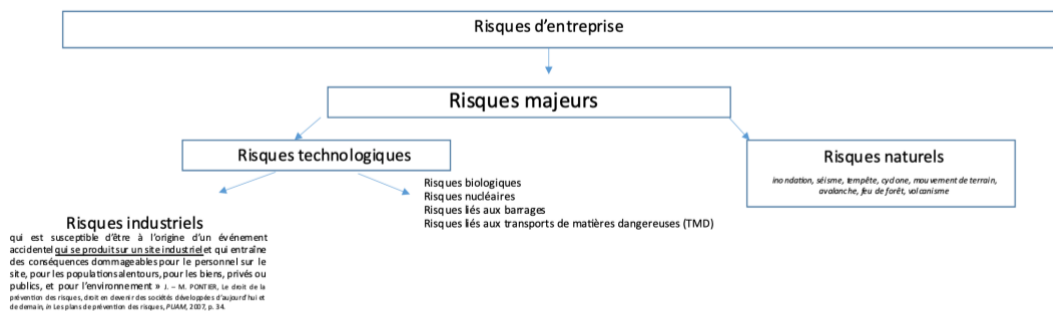


Parmi les risques d'entreprise, une catégorie spéciale est apparue au gré des accidents industriels plus ou moins importants, nécessitant une réglementation encadrant tant les mesures de prévention des risques que les actions à mener en cas de réalisation desdits risques, les accidents industriels. **Il s'agit des risques majeurs.** Le risque majeur « *c'est la menace sur l'homme et son environnement direct, sur ses installations, la menace dont la*

³² V. G. Deharo « La gestion du risque juridique en entreprise » : *Les petites affiches*, 4 janvier 2011, p.6.

gravité est telle que la société se trouve absolument dépassée par l'immensité du désastre »³³. Il a été défini dans le vocabulaire de l'environnement comme la « possibilité que se produise un évènement naturel ou technique spécifique ayant des conséquences graves pour les populations ou sur l'environnement »³⁴. **Le risque majeur est ainsi caractérisé par une faible occurrence mais des conséquences graves en cas de réalisation.**

La loi du 30 juillet 2003, dite loi « Risques » ou « Loi Bachelot » relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages³⁵ a ancré la distinction risque technologique / risque naturel, et créé des dispositions spécifiques proposant un nouveau dispositif de maîtrise de l'urbanisation autour des sites dangereux. Ce faisant la loi apporte des éléments permettant de cartographier les risques majeurs. Les risques naturels seraient constitués des événements aléatoires en lien avec les forces de la nature (inondation, séisme, tempête...) alors que les risques technologiques « sont liés à l'action humaine et plus précisément à la manipulation, au transport ou au stockage de substances dangereuses pour la santé et l'environnement (ex : risques industriel, nucléaire, biologique...) »³⁶.



11. Cartographie des risques industriels. La gestion des risques liés à l'activité humaine est indissociable des catastrophes industrielles qui ont marqué le XXe siècle. Elle a été accélérée entre les années 70 et 90. Après la dispersion de produits toxiques (nuage de dioxine) par un site chimique à Seveso en Italie, l'Union européenne s'est dotée en 1982 d'une réglementation sur la maîtrise des risques liés aux accidents industriels majeurs (Directive dite

³³ La définition du risque majeur selon Haroun Tazieff in La prévention des risques technologiques : aspects juridiques, N. REBOUL-MAUPIN, *Les petites affiches*, 2004, n° 251, p. 6

³⁴ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000020506972>

³⁵ L. n°2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages, *JORF* n°175 du 31 juillet 2003.

³⁶ <https://www.gouvernement.fr/risques/risques-technologiques>

« Seveso »³⁷, actualisée en 1996³⁸ et 2012³⁹, transposée dans le Code de l'environnement). Si la réglementation en matière de risque technologique s'appuie sur la notion d'« installations classées pour la protection de l'environnement » (ICPE) introduite par la loi du 19 juillet 1976⁴⁰, il ne faudrait pas pour autant en conclure que les risques industriels sont ceux visés par les réglementations encadrant la prévention et la gestion des accidents industriels majeurs.

En effet, le risque industriel correspond :

- **à un événement accidentel,**
- **qui se produit sur un site industriel,**
- **et qui entraîne des conséquences dommageables pour le personnel sur le site, pour les populations alentours, pour les biens, privés ou publics, et pour l'environnement⁴¹.**

Le qualificatif « majeur » « *n'informe pas sur la teneur du risque industriel. Il ne contribue pas à la connaissance du risque industriel, ne donne pas de critère de détermination. Le terme «majeur» ne donne pas d'indication sur l'origine du risque industriel ni sur sa définition* »⁴².

Par exemple, le risque incendie répond à la définition du risque majeur, puisqu'il est d'occurrence faible mais peut emporter des conséquences importantes. Il appartient à la catégorie « risque technologique » puisqu'il est lié à l'activité humaine.

Il n'est pourtant pas un risque industriel majeur *per se*. En effet, tout site industriel est exposé au risque incendie, mais seuls les sites classés sont tenus par les mesures visées par la loi de 1976 et les directives SEVESO. Or, la réglementation associée à la prévention du risque incendie n'est pas limitée aux installations classées, le Code du travail imposant des mesures de prévention pour toutes entreprises (C. trav., art. R.4227-1 et s.). Aussi, il pourrait être distingué entre risques industriels majeurs – concernant les sites industriels réglementés par la loi de 1976 et les directives SEVESO – et les risques industriels non majeurs, c'est-à-dire la probabilité de survenance d'événements accidentels graves survenant sur un site industriel non classé. La prévention des risques industriels, et partant leur gestion, dépendra ainsi du site industriel souhaitant obtenir une garantie d'assurance.

³⁷ Directive 82/501/CEE du Conseil du 24 juin 1982 concernant les risques d'accidents majeurs de certaines activités industrielles *JOCE L 230 p. 1*.

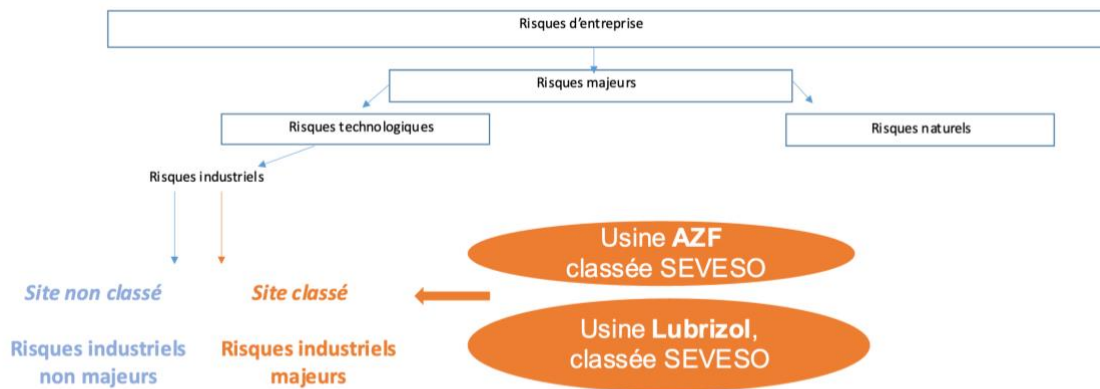
³⁸ Directive n° 96/82/CE du Conseil du 9 décembre 1996 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, *JOUE L 10*, pp. 13-33

³⁹ Directive 2012/18/UE du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2012 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, modifiant puis abrogeant la directive 96/82/CE du Conseil Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE, *JOUE L 197 du 24.7.2012*, p. 1–37.

⁴⁰ Loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, *JORF* du 20 juillet 1976

⁴¹ J.– M. Pontier, Le droit de la prévention des risques, droit en devenir des sociétés développées d'aujourd'hui et de demain, *in* Les plans de prévention des risques, *PUAM*, 2007, p. 34.

⁴² M.– L. Salvador, La gestion contractuelle du risque industriel, thèse, Toulouse, 2015, p. 68.



En résumé : Une meilleure approche des risques industriels serait de distinguer entre :

- Les risques industriels majeurs qui concernerait les sites industriels règlementés par la loi de 1976 et les directives SEVESO (auquel se rattache les usines AZF ou Lubrizol par exemple)
- Et les risques industriels non majeurs, c'est-à-dire la probabilité de survenance d'événements accidentels graves survenant sur un site industriel non classé.

La prévention des risques industriels, et partant la gestion des risques industriels notamment au moyen d'un contrat d'assurance, dépendra ainsi du site industriel souhaitant obtenir une garantie d'assurance.

§2 : L'accident industriel

12. Différence entre un risque, un aléa et un accident. La maîtrise des risques suppose que soit clairement identifiée la différence entre un risque, son aléa et sa réalisation⁴³.

Tout d'abord, le risque, – élément fondamental en droit des assurances puisqu'il détermine le calcul de la prime et des indemnités dues en cas de sinistres –, peut être défini comme un événement aléatoire, objet du contrat d'assurance, dont la réalisation ne dépend pas exclusivement de la volonté d'une partie⁴⁴. Le Professeur J.-L. Mouralis exprimait l'importance de la notion de « *risque* » en droit des assurances en lui conférant une dimension technique lorsqu'il indiquait que « *la notion de risque sert précisément à mesurer la probabilité d'un effet aléatoire parce qu'elle constitue le lien entre une perte (ou un besoin, comme celui de réparer la perte accomplie) et sa probabilité* »⁴⁵. C'est la raison pour laquelle il est possible de considérer que le risque correspond au siège de l'événement garanti⁴⁶.

⁴³ L'accident étant dénommé sinistre en assurance.

⁴⁴ J. Kullmann, *Lamy assurances: contrat d'assurance, assurances de dommages, assurances de personnes, intermédiaires d'assurance*. Paris: Lamy, 2022, n°93.

⁴⁵ J.-L. Mouralis, *La notion d'aléa et les actes juridiques aléatoires*, Th. Grenoble, 1968, n°66, p. 101.

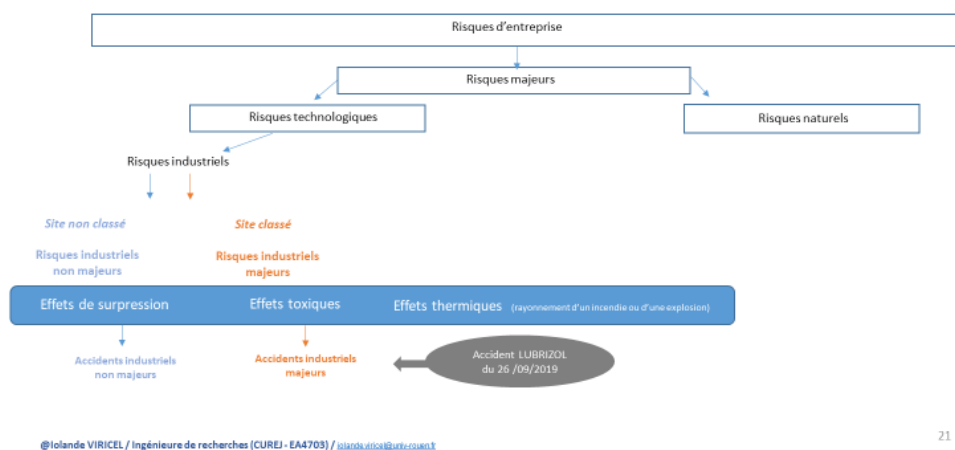
⁴⁶ V. en ce sens notre *Obligation de sécurité et aléa*, 2017, *Univ. Europ.*, collec. OMN. UNIV. EUROP., n°4.

Ensuite, pour pouvoir bénéficier d'une garantie d'assurance, l'événement garanti doit être incertain, c'est-à-dire aléatoire⁴⁷. Si une grande probabilité de réalisation du risque ne supprime pas l'aléa, entendu comme événement incertain, la fréquence de réalisation peut en revanche se traduire par une surprime d'assurance.

Enfin, l'accident ou sinistre correspond à la réalisation de l'événement incertain garanti par le contrat d'assurance. Il peut être qualifié d'accident industriel lorsqu'il a pour origine un risque industriel tel que précédemment défini.

13. Qualification de l'accident industriel. Les conséquences de l'accident peuvent elles aussi avoir un impact sur sa gestion voir sur l'indemnisation des victimes.

Si le sinistre survient sur un site classé – précédemment qualifié de risque industriel majeur – alors l'accident industriel sera qualifié de majeur⁴⁸. L'arrêté du 26 mai 2014 – transposant la Directive dite SEVESO III⁴⁹ – définit en effet l'accident industriel majeur comme « *un événement tel qu'une émission, un incendie ou une explosion d'importance majeure résultant de développements incontrôlés survenus au cours de l'exploitation, entraînant, pour les intérêts visés au L.511-1 du code de l'environnement, des conséquences graves, immédiates ou différées, et faisant intervenir une ou plusieurs substances ou des mélanges dangereux* »⁵⁰. Dernièrement, l'accident survenu sur le site de Lubrizol, a pu être qualifié d'accident industriel majeur car survenu sur un site classé.



@Iolande VIRICEL / Ingénieure de recherches (CUREJ - EA4703) / iolande.viricel@curej.com

21

14. État de catastrophe technologique. L'accident industriel majeur n'ouvre pas automatiquement la voie à l'indemnisation des victimes. Pour ouvrir droit à indemnisation il faut que l'événement dommageable crée outre un dommage, un préjudice affectant les salariés, l'environnement et/ou les tiers.

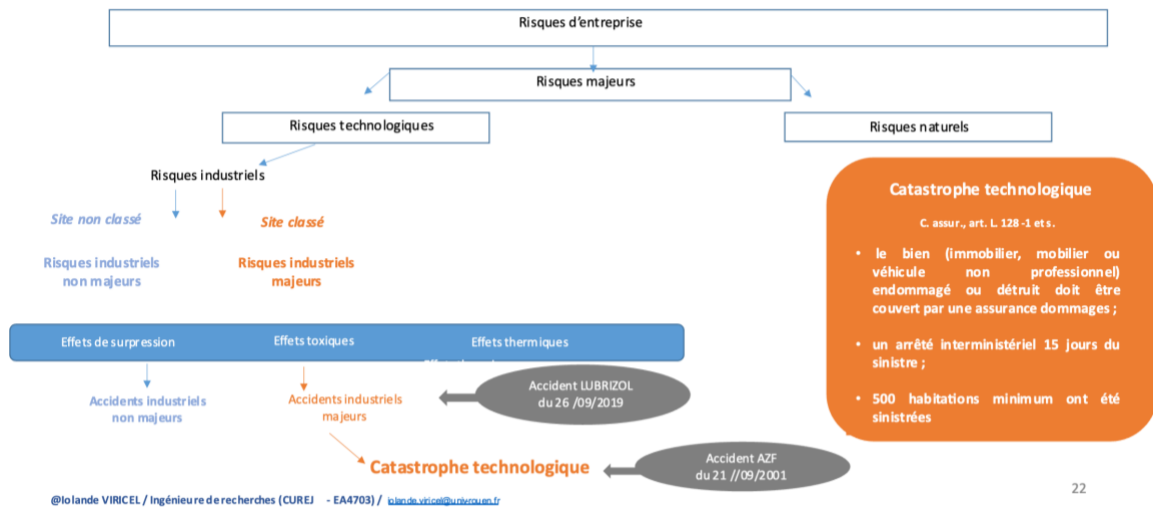
⁴⁷ Pour une définition plus précise de l'aléa en assurance, *Ibid* n°14 et s.

⁴⁸ Par opposition à l'accident industriel non majeur, soit celui survenu sur un site non classé (V. dans le même sens l'inventaire des incidents et accidents industriels survenus en 2021 élaboré par le BARPI https://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/wp-content/uploads/2022/06/2022_06_09_Inventaire_2022.pdf).

⁴⁹ Directive 2012/18/UE, *préc.*

⁵⁰ Arrêté du 26 mai 2014 relatif à la prévention des accidents majeurs dans les installations classées mentionnées à la section 9, chapitre V, titre Ier du livre V du code de l'environnement, *JORF* n°0133 du 11 juin 2014

Après l'explosion intervenue sur le site de l'usine AZF à Toulouse en 2001, le législateur a renforcé l'indemnisation des victimes d'une catastrophe technologique en créant une garantie d'assurance obligatoire destinée à faciliter et accélérer l'indemnisation des victimes. Afin de faciliter l'indemnisation des victimes d'accidents majeurs les plus graves, la loi du 30 juillet 2003⁵¹, a ainsi créé une garantie obligatoire « catastrophe technologique » devant être intégrée au sein des assurances dommages multirisques habitation et des assurances automobiles facultatives⁵².



En résumé : L'accident industriel est dit majeur lorsqu'il se produit sur un site industriel classé. Les victimes ne sont pas automatiquement indemnisées par application de la garantie légale d'assurance couvrant l'état de catastrophe technologique, mais elle conserve toujours la possibilité d'exercer un recours en responsabilité en application des règles de droit commun, définies ci-après.

Notons qu'à notre connaissance, l'état de catastrophe technologique qui aurait pu être déclaré après l'accident AZF n'a pas trouvé application depuis l'entrée en vigueur de la loi de 2003.

La distinction entre ces différentes catégories de risques ayant été opérée, il convient maintenant d'identifier ceux qui pèsent sur la chaîne logistique, ce qui suppose tout d'abord d'identifier les acteurs de cette chaîne.

⁵¹ L. n° 2003-699 du 30 juillet 2003, *préc.*

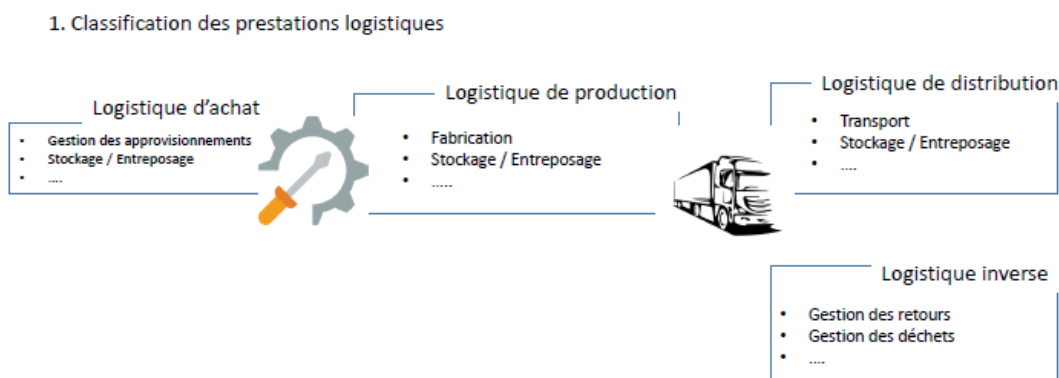
⁵² *Infra* n°147 ss.

Section 2 : Cartographie des acteurs de la *supply chain*

15. La fonction logistique, qu'elle soit interne ou externalisée, est considérée par certains auteurs comme une « fonction d'organisation de l'entreprise »⁵³. Cette activité est d'ailleurs sur le plan académique essentiellement étudiée en sciences de gestion, management notamment. Les prestataires logistiques proposent en général à leurs clients plusieurs types de prestations, en général liées à une prestation de déplacement de marchandises⁵⁴. La classification des prestations logistiques, en l'absence de classification légale, est issue de la pratique (§1). Celle-ci ne s'impose toutefois pas lorsque la jurisprudence est appelée à qualifier le contrat organisant une prestation logistique (§2).

§1 : L'absence de classification légale des prestations et prestataires logistiques

16. Classification des prestations logistiques. La nature transversale de la logistique a conduit la pratique à élaborer plusieurs classifications différenciant la « *logistique interne / externe* » ou encore la « *logistique d'amont / d'aval* ». Aucune de ces classifications n'a été juridiquement consacrée. L'objet de la prestation offerte pourrait ainsi justifier que l'on propose une classification fondée sur les différentes étapes du processus de fabrication depuis l'approvisionnement jusqu'à la gestion des retours. Une logistique d'achat permettrait ainsi d'assurer la gestion des flux d'approvisionnement en amont de la fabrication (logistique de production) et avant son acheminement au client final (logistique de distribution) voire son retour (logistique inverse).



@Iolande VIRICEL / Ingénieure de recherches (CUREJ - EA4703) / iolande.viricel@univ-rouen.fr

9

Quelle que soit la classification adoptée⁵⁵, elle permet de mettre en lumière deux phénomènes.

D'une part, les activités de transport et de stockage semblent être communes à chacune des sous-classifications proposées. Or, le lieu d'entreposage est déterminant dans notre étude. Si

⁵³ . Bon-Garcin, M. Bernadet et Y. Reinhard, *Droit des transports*, Paris, Dalloz, 2^e éd. 2018, n°411, p.378.

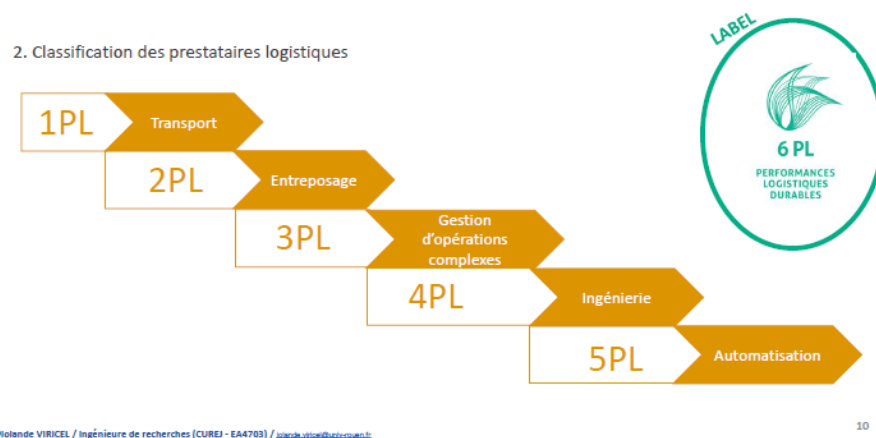
⁵⁴ <https://www.faq-logistique.com/Logistique.htm>

⁵⁵ qui tient davantage aujourd'hui à une préférence de terminologie qu'à une justification juridique.

l'entrepôt appartient au prestataire logistique, celui-ci pourrait être tenu aux respects des obligations légales ayant trait à la prévention du risque industriel majeur⁵⁶.

D'autre part, les industriels, quoique hésitants à transférer la totalité d'une fonction⁵⁷, externalisent de plus en plus d'activités de leur chaîne de logistique au profit de prestataires logistiques externes, certains évoquant même un phénomène d'impartition, terme préféré à celui de « *sous-traitance* »⁵⁸. Dès lors, tous les prestataires logistiques ne sont pas soumis au même risque. Or c'est bien l'identification de ce risque qui permettra d'en déduire les obligations leur incombant notamment en matière de prévention des risques industriels majeurs, objet de la présente étude.

17. Classification des prestataires logistiques. Tout comme les prestations logistiques, il n'existe aucune classification légale des prestataires logistiques. La doctrine⁵⁹ et les prestataires eux-mêmes⁶⁰ semblent néanmoins reconnaître une forme de classification allant d'une activité de prestation logistique simple (1PL) à plusieurs activités de prestations logistiques (5PL). Initialement constituée par l'activité de transport (1PL), les services proposés par les prestataires logistiques se sont multipliés. Au côté des prestations d'entreposage (2PL) se sont ajoutées la gestion d'opérations complexes comme l'emballage ou la gestion des stocks (3PL) ou encore des activités d'ingénierie (4PL) voire d'automatisation (5PL) de la chaîne logistique, chacune des prestations logistiques s'ajoutant à la précédente.



⁵⁶ *Infra* n° 18.

⁵⁷ B. Gosse, C. Sargis-Roussel et P.-A. Sprimont, « Les changements organisationnels liés aux stratégies d'externalisation : le cas d'une entreprise industrielle » (2002) 5:1 *R Finance Contrôle Stratégie* p. 101-104.

⁵⁸ K. Kolli, S. Rousseau (2017), *préc., spéc.* 1057 et s. « la distinction entre les deux notions repose sur le fait que dans le cas de l'impartition, l'impartiteur partage les risques et la responsabilité des résultats de l'activité qui lui a été confiée. En revanche, le sous-traitant se limite à l'exécution des tâches qui lui ont été confiées suivant les instructions de son client qui le supervise. Il n'assume ni le risque, ni la responsabilité économique finale de l'activité sous-traitée ».

⁵⁹ J. Kembeu, « Le contrat de prestations logistiques », *préc.*, n°115, p.76.

⁶⁰ De manière non exhaustive, cette classification a pu être retrouvée sur différents sites : <https://dispeo.com/actualites/qu-est-ce-qu-un-prestataire-logistique/> ; <https://docshipper.fr/logistique/logistique-3pl-vs-4pl-definition-explication-comparaison/> ; <https://blog.xplog.fr/1pl-2pl-3pl-logistique>

Enfin, plus récemment un label « Performances logistiques durables » a été développé à l'initiative de Logistique Seine Normandie, la filière normande des professionnels de la *supply chain*. Ce label « s'adresse à toute entreprise PME / ETI / Groupe ayant une activité logistique d'entreposage significative et qui souhaite améliorer les performances de ses activités logistiques et développer une démarche d'amélioration continue et durable à travers le prisme de la RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises) »⁶¹. Reconnu par l'État, ce label est dédié aux activités logistiques d'entreposage et fait référence aux enjeux fondamentaux, majeurs et spécifiques du référentiel RSE national en logistique⁶². Cependant, ce 6^e PL n'est pas contraignant dans la mesure où le label ne s'impose pas à l'ensemble des prestataires logistiques. Par ailleurs, contrairement à son appellation, il n'est pas réellement un 6^e PL puisqu'il n'est pas ouvert aux seuls prestataires proposant l'automatisation de la chaîne logistique de leurs partenaires. Au contraire, en l'adressant aux prestataires logistiques ayant une activité d'entreposage significative, le label peut être obtenu par les prestataires qui seraient répertoriés en 2PL selon la classification préalablement exposée, c'est-à-dire dont l'activité serait limitée au transport et à l'entreposage.

Il convient enfin de noter que ces classifications n'ont pas été reprises à notre connaissance ni par le législateur, ni par le juge lors de la qualification des contrats organisant une prestation logistique. Elles ne semblent donc pas s'imposer lors de la rédaction du contrat organisant une prestation logistique.

En résumé : Il n'existe pas de classification légale des prestations et prestataires logistiques. Les référentiels admis par la pratique ne s'imposent pas au juge. Si la répartition des prestataires logistiques selon leur activité allant de l'activité de transport (1PL) à l'automatisation (5PL) de la chaîne logistique semble être partagée par le secteur, le 6^e PL récemment apparu se réfère non pas à une activité, mais à un label spécifique du référentiel RSE national en logistique.

§2 : Les contrats constitutifs de l'activité de prestation logistique

18. L'activité d'un prestataire logistique peut comprendre une grande diversité de prestations (transport, organisation de transport, dépôt, emballage, stockage, gestion des stocks, ...). Il est alors nécessaire d'avoir une maîtrise des risques tenant compte de l'environnement contractuel et normatif tant national qu'international, lorsqu'un accident industriel survient et entraîne des avaries sur les marchandises confiées par les donneurs d'ordre.

En l'absence de contrat écrit ou lorsque le contrat contient des clauses obscures ou est incomplet, le juge peut être amené à requalifier une prestation⁶³. Lors d'une opération de qualification, le juge s'attache en effet à identifier la ou les prestations litigieuses, afin de les associer aux catégories juridiques connues du droit civil, les contrats dits « nommés », et ce

⁶¹ <https://www.label6pl.com/>

⁶² <https://www.ecologie.gouv.fr/referentiel-responsabilite-societale-des-entreprises-rse-en-logistique>

⁶³ Pour un exemple : requalification d'un contrat de « service de plateforme logistique » en contrat de transport, Cass. com. 7 sept. 2010, n°09-14936, *Inédit*, rapport J. Lecaroz, fiche IDIT n°23387.

afin d'en déduire un régime juridique. Pour ce faire, le juge analyse le contenu des contrats. Le cas échéant il peut tenir compte de la volonté des parties. Il en résulte une certaine insécurité juridique car la responsabilité d'un prestataire (régime juridique) peut varier en fonction de la nature de sa ou ses prestations (obligation de moyen, obligation de résultat, responsabilité limitée, responsabilité plafonnée...). C'est pourquoi il est important, pour une question de prévisibilité des risques dans la *supply chain*, de sécuriser ses opérations à travers des contrats clairs et non équivoques.

Les contrats de prestations logistiques peuvent prévoir plusieurs prestations à la charge du prestataire, dont certaines peuvent constituer l'obligation principale et d'autres des obligations accessoires, l'obligation principale emportant en principe qualification pour l'application du régime juridique du contrat (figurant en gras dans la deuxième colonne du tableau).

18. Contrats existants dans la *supply chain*

| Contrats identifiés par la loi ou la jurisprudence | Prestations | Règles de Droit français applicables | Responsabilité | Exonération | Charge de la preuve |
|--|---|--|--|---|---------------------------|
| Transport | Prise en charge Chargement Déplacement Livraison Déchargement | C. civ., art. 1101 et s. C. com. : art. L. 133- 1 à L. 133- 9 Contrats types Conventions internationales en fonction du mode de transport | Obligation de résultat. Présomption de responsabilité dès lors que le résultat n'est pas atteint | Preuve d'un cas d'exonération (force majeure ; vice propre ; faute de l'ayant droit) Absence de faute indifférente Clauses de non responsabilité interdites pour perte / avarie | Prestataire |
| Commission de transport | Organisation libre du transport Représentation du donneur d'ordre dans les opérations | C. civ., art. 1101 et s. C. com., art. L132- 1 à L132-6 Contrat type commission | Obligation de résultat pour la responsabilité du fait d'autrui Obligation de moyen pour la responsabilité du fait personnel | Preuve d'un cas d'exonération (Force majeure ; vice propre ; faute de l'ayant droit) Clause limitative de responsabilité | Prestataire Client |

| | | | | | |
|---|--|---|--|--|---------------------------|
| Transit ⁶⁴ | Agent de liaison Opérations juridiques et matérielles sans pouvoir de représentation Exécution des instructions reçues dans le cadre de son mandat (réception / expédition) | C. civ., : art. 1101 et s. et régime juridique du contrat de mandat, art. 1984 et s. | Responsabilité personnelle pour faute prouvée | Exonération en cas d'absence de faute | Client |
| Dépôt | La garde Réception Entreposage Restitution | C. civ., art. 1915 et s. | Conservation de la chose : obligation de moyen Restitution de la chose : obligation de résultat | Exonération en cas d'absence de faute Exonération en cas de force majeure | Client Prestataire |
| Prestations logistiques / Gestion de stock | Réception Stockage Colisage Étiquetage Préparation de commandes Suivi des commandes Expédition | Régime juridique du contrat de louage d'ouvrage, C., civ. Art., 1779 et s. | Obligation de moyen (Responsabilité pour faute) | Exonération en cas d'absence de faute | Client |

Caractère international du contrat. La difficulté de qualification de ce type de contrat est démultipliée lorsque la situation juridique est internationale. En effet, celle-ci ne sera pas nécessairement régie par le droit français. Il convient alors de déterminer la loi interne ou la convention internationale qui la régit. Les critères de qualification pourront ainsi être différents de ceux du droit français.

En ce qui concerne le contrat de transport, il existe de nombreuses conventions internationales unimodales relatives au contrat de transport de marchandises. Par ailleurs, certaines conventions internationales réglementent le transport de marchandises dangereuses⁶⁵.

⁶⁴ Le transitaire est un auxiliaire de transport qui accomplit les opérations juridiques et matérielles nécessitées par le passage des marchandises en transit, Cass. com. 4 oct. 2023, n° 21-19.681, *Inédit*, fiche IDIT n° 25509.

⁶⁵ V. Annexe 5 : Tableau classifiant les différentes conventions internationales régissant les transports internationaux.

A la différence du contrat de transport, les autres contrats compris dans la chaîne de valeur logistique (contrat de commission, contrat de dépôt...), ne font pas l'objet d'instruments internationaux harmonisés et formalisés par une convention internationale. Or, en présence d'éléments d'extranéité⁶⁶, le droit français n'est pas applicable de plein droit pour régir les contrats en question, y compris en cas de contentieux judiciaire devant le juge français. En effet, à défaut de droit international matériel régissant ces contrats, ces contrats sont régis par un droit national identifié au moyen d'une règle de conflit de lois, laquelle permet de désigner parmi les différentes lois nationales en présence présentant un élément de rattachement de la situation juridique à un État, celle qui a vocation à régir la situation en question⁶⁷. C'est pourquoi, afin de sécuriser les relations contractuelles, il est préférable que les cocontractants parties à un contrat international, choisissent le droit national qui régit leur contrat, ce que le droit autorise dans ce domaine⁶⁸. Le choix du droit national devra clairement apparaître dans le contrat, à défaut de quoi, si le litige est porté devant un tribunal, le juge devra, pour déterminer la loi applicable au contrat, faire appel au droit international privé. Les contractants pourraient alors se voir privés de toute prévisibilité dès lors qu'en fonction de la loi nationale identifiée par le juge, un prestataire pourra voir sa responsabilité alléguée ou aggravée. Par exemple, le régime de responsabilité de plein droit du fait de ses substitués qui pèse sur le commissionnaire de transport régi par le droit français figure parmi les exceptions dans l'Union européenne. En effet, les organisateurs de transport étrangers ne sont en général garants que de leurs faits personnels (régime de responsabilité qui s'apparente davantage de ce fait à celui d'un transitaire à la française). Ainsi, la majorité des organisateurs de transport de transport dans le monde ne répondent pas des transporteurs auxquels ils font appel, contrairement au commissionnaire de transport « à la française »⁶⁹.

En tout état de cause, le contrat de prestation logistique peut regrouper tous ces contrats ou seulement une partie d'entre eux, ce qui fait du contrat de prestation logistique un contrat complexe protéiforme qui ne fait pas cependant pas l'objet d'un encadrement légal global.

⁶⁶ La situation juridique qui comporte un élément d'extranéité est celle qui met en jeu plusieurs droits nationaux (les parties au litige sont de nationalité différente ou se situent dans plusieurs pays différents, le transport est international, les biens en cause se trouvent dans différents pays...).

⁶⁷ V. notamment : C. Legros, *The law applicable to freight forwarding contracts (About the Haeger & Schmidt, ECJ, 23 October 2014. Case C-305/13.)*, *The Journal of International Maritime Law*, JIML 21 [2015] 6 493.

URL: <http://www.lawtext.com/lawtextweb/default.jsp?PageID=1>. Réf. HAL: [hal-01654004](https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01654004)

C. Legros, *Commentaire de l'article 5 (« loi applicable au contrat de transport ») du règlement CE n° 593/2008 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, dit « Rome I »*, *Revue des transports*, fév. 2009, p.12. Réf. HAL: [hal-02134320](https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02134320).

⁶⁸ Notamment l'article 3 du Règlement Rome I, applicable par les juges de l'Union européenne.

⁶⁹ C. Legros, *Le Commissionnaire de transport et ses homologues européens : quel régime juridique applicable aux contrats internationaux ?* *Revue TRANSIDIT* n°75/2020, p. 68.

En résumé : Le contrat de prestation logistique n'étant pas défini juridiquement, plusieurs contrats dits « nommés » peuvent constituer une prestation logistique. Au cas par cas, un prestataire logistique peut se voir appliquer, lorsque sa responsabilité est engagée, le régime de tel ou tel contrat existant (contrat de dépôt, contrat de commission de transport...). Ceci est source d'insécurité juridique puisque, en fonction de la phase de la chaîne logistique dans laquelle la marchandise a subi un dommage, le régime de responsabilité du prestataire logistique et le montant de l'indemnisation ne seront pas les mêmes. Cette difficulté est encore aggravée lorsque le contrat est international, notamment lorsque le prestataire n'est pas localisé dans le même pays que son donneur d'ordre.

§3 : L'analyse jurisprudentielle des contrats de prestations logistiques

20. Absence de qualification légale du contrat de prestation logistique. Juridiquement, le contrat de prestation logistique n'existe pas⁷⁰. Certains auteurs ont pourtant tenté de le définir. Ainsi, selon Jacques Kembeu, il s'agit d'« *une convention par laquelle le prestataire logistique s'engage envers le donneur d'ordres à accomplir, pour le compte de celui-ci, des actes juridiques et matériels nécessaires à l'acheminement des marchandises, et qui se différencie du contrat de transport en ce que son objet n'est pas limité au déplacement, mais inclut entre la prise en charge et la livraison de la marchandise, la réalisation par le prestataire d'opérations convenues avec le donneur d'ordres, notamment la réception des marchandises, le contrôle visuel de leur intégrité extérieure, le déchargement, l'entreposage, la gestion de stocks, la préparation de commande, l'étiquetage, l'emballage, l'assemblage, le montage ou le démontage, le conditionnement à façon, l'expédition des marchandises selon les instructions du donneur d'ordres, le chargement, le transport, peu importe que le prestataire exécute lui-même le transport ou qu'il le confie à d'autres personnes, la commission de transport, la facturation, le dédouanement des marchandises, l'exploitation des systèmes d'information permettant l'organisation des flux de marchandises et l'échange de données informatiques* »⁷¹.

21. Qualification jurisprudentielle des contrats organisant une prestation logistique. Devant la nécessité de se prononcer sur la responsabilité des prestataires logistiques, les juges ont été contraints, à défaut de statut légal, de qualifier les contrats organisant une prestation logistique.

Les classifications précédemment évoquées n'ont en effet pas de fondement légal⁷². Elles permettent toutefois de disposer d'une cartographie des services proposés par les prestataires logistiques. De plus, si la qualification des prestataires logistiques n'est pas déterminante au stade de l'étude des obligations qui peuvent leur être imposées, celle-ci permet néanmoins de mieux comprendre les liens qui unissent prestations/prestataires.

⁷⁰ J. Kembeu, « Le contrat de prestations logistiques », *préc.*, n°157, p.110.

⁷¹ *Ibid.* n° 49, p. 40.

⁷² Voir *supra* p. 15.

Il convient toutefois d'insister sur le fait que ce n'est pas la classification des prestataires logistiques *in se* qui va retenir l'attention des juges, mais la nature et le degré des obligations contractuelles entourant la ou les prestations. Ainsi, le contrat organisant la prestation logistique qui prévoit le transport des marchandises et son entreposage, ne pourra être qualifié de contrat de transport que si l'activité d'entreposage est accessoire à l'obligation principale de déplacer les marchandises⁷³. Dans le cas contraire, lorsque l'activité d'entreposage est au moins équivalente au transport, alors les juges pourraient qualifier le contrat soit de contrat de dépôt⁷⁴, soit de contrat de louage d'ouvrage ou d'industrie⁷⁵.

Le régime de responsabilité étant variable d'un type de contrat à l'autre, la responsabilité des prestataires logistiques est donc dépendante de la qualification de la prestation confiée, et partant de la qualification du contrat définissant la/les prestations logistiques.

Par ailleurs, aux obligations contractuelles qui s'analysent *in concreto* – comme le démontre l'étude de la jurisprudence qualifiant les contrats organisant une prestation logistique – s'ajoutent des obligations légales relatives notamment à la prévention du risque industriel majeur.

En résumé : Il n'existe pas de définition légale du contrat organisant une prestation de logistique et donc aucune clause légale ne s'impose lors de la rédaction de ces contrats. Dès lors les parties au contrat s'exposent à une requalification par le juge, en fonction de la nature et du degré des prestations contractuelles, ceci impactant directement non seulement les responsabilités encourues mais également les garanties d'assurance.

L'activité protéiforme des prestataires logistiques peut conduire ces prestataires à tomber sous le coup des réglementations relatives aux risques industriels majeurs, notamment lorsqu'ils offrent une prestation d'entreposage. En effet, ces activités sont souvent concernées par la réglementation relative aux ICPE.

⁷³ Cass. com. 27 avr. 1979, *Bull. civ.* IV, n° 133, *BT* 1979.401; CA Colmar, 9 mai 1990, *BTL* 1992.19; CA Versailles, 6 juill. 1994, *BTL* 1994.759.

⁷⁴ CA Paris, 4 nov. 1985, *BT* 1986.124 ; 21 mai 1976, *BT* 1976.284.

⁷⁵ Cass. com. 25 févr. 1963, *D.* 1963.422 ; CA Paris, 13 mars 1986, *BT* 1986.423 ; 21 nov. 1983, *BT* 1984. 349.

Chapitre 2 : Règlementation portant sur les risques industriels majeurs

22. L'étude de la réglementation portant sur les risques industriels majeurs suppose que soient envisagés au préalable les enjeux de la réglementation sur les installations classées (Section 1), avant d'aborder plus en détail la nouvelle réglementation « post Lubrizol » (Section 2), ainsi que l'impact de cette réglementation sur la *supply chain* (Section 3).

Section 1 : Enjeux de la réglementation sur les installations classées

23. Il sera ici rappelé les principes fondamentaux de la réglementation sur les installations classées (§1), avant d'aborder plus particulièrement certains points de la réglementation (§2).

§1 : Principes fondamentaux de la réglementation ICPE

24. Définition. En France, une installation classée pour la protection de l'environnement (dite ICPE) est une installation exploitée ou détenue par toute personne physique ou morale qui peut présenter des dangers ou des nuisances pour les riverains, la santé, la sécurité, ou encore pour l'environnement⁷⁶. Ces installations peuvent produire ou stocker des substances potentiellement dangereuses. Afin de réduire les risques relatifs à ces installations, la réglementation encadre la manière dont ces installations ICPE doivent être gérées. Il existe ainsi une liste des activités classées, appelée nomenclature des ICPE, dont la réglementation est codifiée au livre V du Code de l'environnement. À titre d'exemples, les stations-services, les incinérateurs de déchets, ou encore les élevages d'animaux au-delà d'un certain effectif, les ateliers, les décharges ou les éoliennes sont des ICPE. Il va sans dire que les logisticiens qui offrent une prestation d'entreposage sont potentiellement soumis à cette réglementation.

La nomenclature des installations classées est divisée en **quatre catégories de rubriques**⁷⁷ :

- Les rubriques 1xxx qui concernent les différents types de substances chimiques (ex : combustibles, inflammables, radioactives, etc.).
- Les rubriques 2xxx qui concernent les différents types d'activités (ex : industrie du bois, déchets, etc.).
- Les rubriques 3xxx qui concernent les activités relevant de la directive sur les émissions industrielles (IED).
- Les rubriques 4xxx qui concernent les substances et mélanges gazeux dont les installations relèvent de la directive Seveso.

Néanmoins, un site peut tout à fait relever de plusieurs rubriques différentes en fonction des activités ou des substances stockées, les mesures les plus contraignantes l'emportant sur les autres. En tout état de cause, conformément à l'article L. 511-1 du Code de l'environnement,

⁷⁶ C. envir., art. L. 551-1.

⁷⁷ La nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement est listée à l'annexe à l'article R. 511-9 du Code de l'environnement.

sont soumises aux dispositions relatives aux ICPE, « *les usines, ateliers, dépôts, chantiers et, d'une manière générale, les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, soit pour l'utilisation économe des sols naturels, agricoles ou forestiers, soit pour l'utilisation rationnelle de l'énergie, soit pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique* », ainsi que les exploitations de carrières au sens des articles L. 100-2 et L. 311-1 du Code minier.

25. Régime des rubriques ICPE. Afin d'exercer leur activité légalement, les sites relevant de la réglementation des ICPE, doivent pour exercer leur activité, accomplir certaines formalités qui varient en fonction du degré de dangerosité de l'installation ou des inconvénients qui peuvent être engendrés. Ces formalités et les obligations qui en découlent dépendent des différents régimes existants : déclaration, enregistrement ou autorisation, dont la contrainte est croissante.

26. Régime de la déclaration (D). Les entreprises présentant peu de risques pour l'environnement sont soumises au régime de la déclaration. Dans ce cas, l'exploitant doit déposer à la préfecture un dossier de déclaration qui contient notamment des informations sur la personne physique ou morale qui détient l'installation, les activités exercées et leur volume, ou encore différents plans⁷⁸. La procédure de cette déclaration est dématérialisée par l'intermédiaire d'une simple déclaration en ligne par téléservice, accessible sur le portail du Service Public⁷⁹. Si le dossier est complet, la préfecture a l'obligation de délivrer un récépissé de la déclaration et communique à l'exploitant une copie des prescriptions générales applicables à l'installation⁸⁰ que l'exploitant devra respecter. Certaines installations sont soumises au régime de la déclaration avec contrôle périodique (DC) : elles doivent être périodiquement inspectées afin de vérifier qu'elles sont conformes avec la réglementation en vigueur. Cette inspection n'est pas réalisée par l'administration, il appartient à l'exploitant de choisir un organisme de contrôle agréé.

En tout état de cause, **une fois l'activité déclarée, l'exploitant doit toujours se conformer au régime « déclaration » de la rubrique ICPE correspondante à son activité.**

27. Régime de l'enregistrement (E). L'enregistrement constitue une étape intermédiaire entre la déclaration et l'autorisation⁸¹. Il constitue une « *autorisation simplifiée* » et a été conçu pour alléger les obligations de l'exploitant. Le dossier et le régime sont toutefois plus lourds que celui de la déclaration. Tout projet d'installation classée relevant du régime de l'enregistrement doit faire l'objet d'une demande d'enregistrement avant sa mise en service. Il n'est donc pas possible d'exercer l'activité avant cette procédure. Cet enregistrement se

⁷⁸ C. envir., art. R. 512-47.

⁷⁹ <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/R42920>.

⁸⁰ C. envir., art. 512-49.

⁸¹ Ce régime a été introduit par l'ordonnance n°2009-663 du 11 juin 2009 et mis en œuvre par un ensemble de dispositions publiées au JO du 14 avril 2010.

présente sous la forme d'un formulaire Cerfa n°15679*04⁸². Le dossier de demande d'enregistrement doit être déposé à la préfecture du département dans lequel l'installation est projetée. Soit le préfet prononce l'enregistrement par arrêté d'enregistrement, soit il peut prescrire des dispositions complémentaires ou adapter les prescriptions nationales au cas particulier. Cette procédure peut prendre jusqu'à 5 mois.

En tout état de cause, **une fois l'activité enregistrée, l'exploitant doit toujours se conformer au régime « enregistrement » de la rubrique ICPE correspondante à son activité.**

28. Régime de l'autorisation (A). L'autorisation constitue la procédure la plus lourde à effectuer pour que l'installation puisse réaliser son activité, lorsque celle-ci présente les risques les plus importants⁸³. Cette autorisation doit également être demandée avant la mise en service de l'installation. Le demandeur de l'installation projetée doit fournir un dossier comprenant de nombreux documents comme les procédés de fabrication, la situation administrative de l'établissement, un document présentant les prescriptions en matière d'hygiène et de sécurité du personnel, une étude d'impact au cas par cas, ou encore une étude de dangers. Toutes les études doivent prendre en compte l'installation elle-même mais aussi les installations se trouvant aux alentours. Le dossier est également à déposer auprès de la préfecture. En raison des nombreux organes devant être consultés pour la délivrance de l'autorisation, la procédure peut prendre de plusieurs mois à un an. A l'issue de l'instruction du dossier : soit le préfet établit un arrêté d'autorisation et impose les prescriptions techniques de fonctionnement ; soit il n'autorise pas le projet⁸⁴.

En tout état de cause, **une fois l'activité autorisée, l'exploitant doit toujours se conformer au régime « autorisation » de la rubrique ICPE correspondante à son activité.**

29. Autorisation environnementale unique. Dans le cadre de la simplification administrative, à partir du 1^{er} mars 2017 une autorisation environnementale unique a été mise en place pour les ICPE et les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) soumises au régime de l'autorisation. Ce dispositif fusionne les différentes procédures et décisions environnementales requises pour une autorisation⁸⁵.

30. Réglementation « IED » sur les émissions industrielles (risques chroniques). Les émissions industrielles sont un des facteurs du risque chronique (émissions à faibles quantités, mais répétées dans le temps de matières polluantes) au sein des ICPE. Ces émissions industrielles sont encadrées par la Directive 2010/75/UE relative aux émissions industrielles (dite « IED »)⁸⁶. Cette directive est le principal instrument mis en place au niveau de l'UE pour

⁸² <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/R47620>.

⁸³ Les sites Seveso ou les installations possédant des activités relevant de la directive sur les émissions industrielles (IED) sont obligatoirement des établissements autorisés.

⁸⁴ Pour plus d'infos : <https://www.ecologie.gouv.fr/installation-classee-protection-lenvironnement>.

⁸⁵ Les risques industriels : une mission de protection pour les populations et l'environnement, 2018, page 11 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Dossier%20de%20presse_Les%20risques%20industriels_Une%20mission%20de%20protection%20pour%20les%20populations%20et%20l%27environnement_Bilan%202018.pdf et <https://www.ecologie.gouv.fr/autorisation-environnementale>.

⁸⁶ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:334:0017:0119:FR:PDF>.

maîtriser et atténuer les incidences des émissions industrielles sur l'environnement et la santé humaine. Elle a ainsi pour objectif de réduire et, dans la mesure du possible, d'éliminer les émissions dans l'air, l'eau et le sol dues aux activités industrielles.

Les installations concernées doivent obtenir des autorisations délivrées par les autorités nationales sur la base de conditions fondées sur les meilleures techniques disponibles (MTD). Pour ce faire, et afin de garantir une interprétation uniforme des MTD dans toute l'UE, des documents de référence appelés les « BREF » sectoriels sont élaborés.

Dès lors qu'un établissement comporte au moins une installation visée par une des rubriques commençant par un numéro 3, les dispositions spécifiques s'appliquent à l'ensemble de l'établissement, c'est-à-dire aux installations visées par ces rubriques mais aussi aux installations ou équipements s'y rapportant directement, exploités sur le même site, liés techniquement à ces installations et susceptibles d'avoir des incidences sur les émissions et la pollution⁸⁷.

La Commission européenne a lancé une révision de ce texte qui encadre les émissions polluantes⁸⁸. Le projet prévoit notamment une modification relative aux MTD, qui fondent les conditions d'autorisation et les valeurs limites d'émission (VLE) des installations. Ces MTD devraient par l'intermédiaire de cette révision inclure des niveaux de performance contraignants en matière d'utilisation des ressources et pousser à utiliser des produits chimiques plus sûrs. Conformément au processus prévu dans la directive IED, les nouvelles MTD seront définies, et sera ensuite le rôle des industriels de les mettre en œuvre dans un délai de quatre ans, et les exploitants d'élevage dans un délai de trois ans. Mais le texte pourrait encore subir de nombreuses modifications.

31. Règlementation SEVESO (risques accidentels). Certains établissements sont particulièrement sensibles en ce qu'ils utilisent et manipulent des substances qui, en cas d'accident, peuvent être très dangereuses pour l'homme et l'environnement (gaz, produits chimiques, explosifs ...). Ces sites sont classés Seveso, en référence aux directives européennes du même nom. Le classement Seveso est donc un statut particulier donné à certains établissements qui relèvent de la réglementation des ICPE, établissements qui sont les plus dangereux. Cette classification, définie par la Directive 2012/18/UE dite « Seveso 3 » du 4 juillet 2012⁸⁹. Elle concerne les activités industrielles qui présentent un risque d'accidents industriels majeurs du fait des quantités de substances dangereuses présentes sur le site⁹⁰. Un établissement est classé Seveso en fonction de la quantité maximale de substances dangereuses susceptibles d'être présentes sur le site. Ces substances dangereuses, qui sont listées dans la directive Seveso, ont été reprises au niveau national dans la nomenclature des ICPE (4^e partie de la nomenclature des installations classées : substances et mélanges dangereux). La directive précitée régit le fonctionnement de ces installations

⁸⁷ Pour plus d'informations : <https://www.ecologie.gouv.fr/emissions-industrielles>.

⁸⁸ Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2010/75/EU of the European Parliament and of the Council of 24 November 2010 on industrial emissions (integrated pollution prevention and control) and Council Directive 1999/31/EC of 26 April 1999 on the landfill of waste, COM/2022/156 final.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=COM%3A2022%3A156%3AFIN&qid=1649339397972>.

⁸⁹ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:197:0001:0037:FR:PDF>.

⁹⁰ <https://www.vie-publique.fr/eclairage/274283-la-prevention-des-risques-industriels-un-etat-des-lieux>.

particulières et impose aux États membres de l'Union Européenne d'identifier ces sites industriels pour y maintenir un haut niveau de prévention des risques.

Ces sites sont classés, conformément à la Directive 2012/18/UE, en deux catégories : le seuil haut, si l'établissement dépasse certaines quantités de substances présentes, et le seuil bas. Un site classé Seveso doit, au minimum, avoir réalisé plusieurs démarches pour prévenir les risques comme :

- La réalisation d'une **étude de dangers** plus complète que celle requise pour les sites à autorisation non Seveso au sein de laquelle doit notamment figurer le plan de prévention et de gestion des accidents. Plusieurs scénarios d'accidents doivent être élaborés, la probabilité de leur survenance, ainsi que les conséquences qu'ils peuvent avoir au sein du site et en dehors du site. Dans le cas des établissements relevant du statut Seveso seuil haut, la directive impose à l'exploitant de réexaminer tous les 5 ans l'étude de dangers de son site afin de prévenir la survenue d'un accident majeur qui n'aurait pas été prévu quelques années auparavant ;
- La mise en place (pour les sites seuil haut) d'un système de gestion de la sécurité et d'actions de sensibilisation ou de formation ;
- La mise à disposition d'information à l'intention des riverains.
- La mise en place (pour les établissements seuil haut) d'un plan d'opération interne (POI) qui définit l'organisation, les méthodes d'intervention et les moyens à mettre en œuvre en cas d'incident⁹¹.

Un arrêté du 26 mai 2014⁹² complète la transposition en France de la directive Seveso III en précisant les modalités d'application des dispositions du Code de l'environnement relatives à la prévention des accidents industriels majeurs dans les installations Seveso. Les dispositions de cet arrêté visent à mettre la réglementation en cohérence avec la directive Seveso III, tout en clarifiant également le contenu des études de dangers. Il ne concerne donc que les installations Seveso. Néanmoins, on ne retrouve pas dans cet arrêté une définition des installations Seveso mais simplement une définition des seuils haut et seuils bas pour chaque rubrique par renvoi au Code de l'environnement, ainsi qu'une définition des accidents industriels majeurs : *« un événement tel qu'une émission, un incendie ou une explosion d'importance majeure résultant de développements incontrôlés survenus au cours de l'exploitation, entraînant, pour les intérêts visés au L. 511-1 du code de l'environnement, des conséquences graves, immédiates ou différées, et faisant intervenir une ou plusieurs substances ou des mélanges dangereux »*.

⁹¹ En cas de déclenchement du POI, l'établissement doit informer le préfet qui jugera de la nécessité de déclencher le PPI (cette obligation est étendue aux établissements seuils bas par la réglementation française). Ce PPI doit être élaboré par la préfecture, il détermine le rôle des différents acteurs en cas d'incident (services de secours, collectivités territoriales...). En 2003, à la suite de la catastrophe d'AZF, la France a complété ces dispositifs avec les plans de prévention des risques technologiques (PPRT) qui permettent de maîtriser l'urbanisation autour de ces sites.

⁹² Arrêté du 26 mai 2014 relatif à la prévention des accidents majeurs dans les installations classées mentionnées à la section 9, chapitre V, titre Ier du livre V du code de l'environnement, abrogeant l'arrêté du 10 mai 2000 relatif à la prévention des accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses présentes dans certaines catégories d'ICPE soumises à autorisation, JORF n°0133 du 11 juin 2014.

32. Quantités stockées dans les installations Seveso. Cette réglementation suscite des débats dans le milieu industriel. Il peut être judicieux de constituer un dossier pour une installation Seveso seuil haut quand bien même les quantités stockées seraient moindres, pour avoir plus de marge et de manœuvre par la suite et éviter d'avoir à faire de nouvelles démarches d'autorisation en cas de nécessité de stockage supplémentaire⁹³. Cependant, en ce qui concerne les seuils Seveso à ne pas franchir, il semblerait que la législation ne soit pas complète puisque celle-ci ne fixe pas de maximum pour les Seveso seuil haut, bien que cette absence soit palliée par la nécessité de l'existence d'une étude de danger. Ainsi, certains sites peuvent stocker d'importantes quantités de matières dangereuses puisque la réglementation ne fixe pas de maximum. En même temps, les organisations professionnelles souhaitent des allègements du cadre réglementaire afin de soutenir la compétitivité industrielle française face à d'autres pays européens moins procéduriers en la matière⁹⁴.

33. Les Plans de prévention des risques technologies (PPRT). La loi "Risques" du 30 juillet 2003⁹⁵, ou encore la « loi Bachelot », prévoit la mise en place d'un outil de maîtrise de l'urbanisation aux abords de certaines installations industrielles à haut risque : les plans de prévention des risques technologiques (PPRT)⁹⁶, qui constituent la mesure phare de cette loi. Ils concernent tous les établissements relevant du statut Seveso seuil haut, et visent à améliorer la coexistence des sites industriels à haut risque avec les zones riveraines, ainsi qu'à protéger les vies humaines en cas d'accident. Le contenu des PPRT et les dispositions de mise en œuvre sont fixés par le décret du 7 septembre 2005⁹⁷ relatif aux plans de prévention des risques technologiques. Les acteurs concernés (industriels, riverains, élus, services de l'État...), élaborent ces mesures dans le cadre d'une concertation avec le préfet⁹⁸.

Sur la base d'une étude de dangers en vue d'établir une cartographie des aléas, le PPRT permet d'imposer des **mesures foncières** (expropriation de l'urbanisation, par exemple), des **travaux de renforcement sur le bâti existant**, des **restrictions sur les constructions à venir** (interdiction de construire), des mesures alternatives pour les activités économiques ou encore des mesures de réduction des risques à la source allant au-delà de celles pouvant être imposées au titre de la réglementation (déplacement de stocks, par exemple).

34. Sanctions. L'exploitation sans respect des démarches de déclaration, d'enregistrement ou sans avoir obtenu l'autorisation obligatoire rend l'exploitant passible de sanctions administratives et/ou pénales⁹⁹. Pour mémoire, une sanction administrative vise à faire cesser

⁹³ Ce qu'on appelle des autorisations « en blanc », Laurent Radisson, [Entrepôts Seveso : des quantités de matières dangereuses qui inquiètent](#), 22 février 2022, Actu-environnement.com.

⁹⁴ *Ibid.*

⁹⁵ Loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages, JORF n°175 du 31 juillet 2003.

⁹⁶ C. envir., art. L.515-15 à L.515-26 et R.515-39 à R.515-50.

⁹⁷ Décret n° 2005-1130 du 7 septembre 2005 relatif aux plans de prévention des risques technologiques, JORF n°210 du 9 septembre 2005.

⁹⁸ Pour plus d'infos : <https://www.ecologie.gouv.fr/risques-technologiques-directive-seveso-et-loi-risques#e1>

⁹⁹ Des sanctions (sanctions administratives prévues par l'article L. 171-7 du code de l'environnement qui vise les installations illégales) sont également encourues pour un exploitant qui n'a pas enregistré son activité même si le propriétaire du terrain qui disposait bien des autorisations nécessaires bénéficiait de cette activité, Conseil d'État, 30 juin 2023, n° 452669.

une situation de non-conformité alors qu'une sanction pénale sert à sanctionner des infractions¹⁰⁰. Ainsi, l'article R. 514-4 du Code de l'environnement sanctionne d'une peine d'amende prévue pour les contraventions de la 5e classe :

- 1° Le fait d'exploiter une installation soumise à déclaration sans avoir fait la déclaration ;
- 2° Le fait de ne pas prendre les mesures imposées en vertu de l'article L. 514-4 sans qu'ait été pris, en raison de l'urgence, l'avis du maire ou de la commission consultative départementale compétente ;
- 3° Le fait d'exploiter une installation soumise à autorisation sans satisfaire aux règles générales et prescriptions techniques ;
- 3° *bis* Le fait d'exploiter une installation soumise à enregistrement sans satisfaire aux prescriptions générales ou particulières prévues ;
- 4° Le fait d'exploiter une installation soumise à déclaration sans satisfaire aux prescriptions générales ou particulières ;
- 5° Le fait d'omettre de procéder aux notifications prévues aux II des articles R. 181-46, R. 512-46-23 et R. 512-54 ;
- 6° Le fait d'omettre de faire la déclaration ou la notification prévue aux articles R. 181-47, R. 512-68 et R. 512-39-1, R. 512-46-25 et R. 512-66-1 ;
- 7° Le fait de ne pas respecter, après cessation de l'exploitation d'une installation classée, les prescriptions de l'arrêté préfectoral pris en application des articles R. 512-39-3 à R. 512-39-5, R. 512-46-27, R. 512-46-28 et R. 512-66-2 ;
- 8° Le fait d'omettre de fournir les informations prévues à l'article R. 513-1 ;
- 9° Le fait d'omettre d'adresser la déclaration prévue à l'article R. 512-69 ;
- 10° Le fait de mettre en œuvre des substances, des produits, des organismes ou des procédés de fabrication soumis à agrément en vertu de [l'article L. 515-13](#) sans avoir obtenu l'agrément ou sans avoir respecté les conditions prévues par cet agrément ;
- 11° Le fait d'exploiter une installation classée sans respecter les mesures prescrites par les arrêtés préfectoraux pris sur le fondement de [l'article L. 512-20](#) ;
- 12° Le fait d'exploiter une installation classée sans respecter les mesures prescrites par les arrêtés préfectoraux pris sur le fondement de l'article [L. 223-1](#).

La réglementation des ICPE, des sites Seveso et autres réglementations susceptibles de provoquer un accident industriel majeur est donc potentiellement applicable à certaines catégories de logisticiens. Une des objets de cette étude était d'identifier si ces derniers sont suffisamment sensibilisés à ces obligations.

En résumé :

Les prestataires de logistique exercent dans leurs installations des activités qui peuvent provoquer un accident industriel majeur. C'est pourquoi, en fonction de leurs activités, les prestataires logistiques peuvent voir leur site classé ICPE et faire l'objet d'une déclaration, d'un enregistrement ou d'une autorisation en fonction de l'activité exercée. Leur installation pourrait même être classée Seveso si elle comprend le stockage ou la manipulation de matières ou produits dangereux.

¹⁰⁰ [Les risques industriels : une mission de protection pour les populations et l'environnement](#), 2018, p. 6

35. Point d'attention sur les études de danger¹⁰¹. L'étude de dangers précise les risques auxquels un ouvrage peut exposer la population, directement ou indirectement en cas d'accident, la cause pouvant être aussi bien interne qu'externe au site. Elle repose sur une analyse des risques pouvant affecter l'environnement proche et éloigné de l'installation. Cette étude de dangers doit identifier les scénarios d'accidents envisageables et leurs effets sur les personnes et l'environnement. Cette étude doit en même temps définir et justifier les mesures propres à réduire la probabilité et les effets de ces accidents¹⁰². Il s'agit d'une obligation légale pour les **ICPE soumises à autorisation** (Seveso y compris). Cette étude constitue le "**rapport de sécurité**" prévu par la directive Seveso III pour les installations présentant des risques d'accident industriel majeur.

L'article R. 512-9 du Code de l'environnement précise que le ministre chargé des installations classées peut préciser les critères techniques et méthodologiques à prendre en compte pour l'établissement des études de dangers, par arrêté pris dans les formes prévues à l'article L. 512-5 du Code de l'environnement. Pour certaines catégories d'installations impliquant l'utilisation, la fabrication ou le stockage de substances dangereuses, le ministre peut préciser, par exemple, le contenu de l'étude de dangers portant, notamment, sur les mesures d'organisation et de gestion propres à réduire la probabilité et les effets d'un accident industriel majeur.

Conformément à l'arrêté du 26 mai 2014¹⁰³ (article 7 et annexe III), l'étude de dangers remise à l'administration doit comporter les principaux éléments de l'analyse de risques¹⁰⁴, sans la reproduire (l'étude de dangers doit être élaborée en fonction des conclusions de l'analyse des risques). Cette étude de dangers doit comporter, *a minima* :

- Une présentation de l'environnement de l'établissement (situation géographique du site, des données géologiques, hydrographiques et données concernant les établissements voisins) ;
- Une description de l'installation (description des activités, des sources d'accidents et un inventaire des substances dangereuses présentes sur le site) ;
- L'identification des risques et des moyens de prévention prévus (la liste des accidents potentiels et celles des mesures de prévention prises et des équipements mis en place) ;

¹⁰¹ Voir *supra* n°31.

¹⁰² C. envir., art. L. 181-25.

¹⁰³ Arrêté du 26 mai 2014 relatif à la prévention des accidents majeurs dans les installations classées mentionnées à la section 9, chapitre V, titre Ier du livre V du code de l'environnement, abrogeant l'arrêté du 10 mai 2000 relatif à la prévention des accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses présentes dans certaines catégories d'ICPE soumises à autorisation, *JORF* n°0133 du 11 juin 2014.

¹⁰⁴ Analyse des risques : article 7.2 de l'arrêté du 26 mai 2014 relatif à la prévention des accidents majeurs dans les installations classées mentionnées à la section 9, chapitre V, titre Ier du livre V du code de l'environnement, abrogeant l'arrêté du 10 mai 2000 relatif à la prévention des accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses présentes dans certaines catégories d'ICPE soumises à autorisation, *JORF* n°0133 du 11 juin 2014.

- Les mesures de protection et d'intervention pour limiter les conséquences d'un accident industriel majeur (description des équipements mis en place pour limiter les conséquences d'accidents majeurs¹⁰⁵, et l'organisation de l'alerte et de l'intervention).

De plus, l'étude de dangers doit effectuer une analyse des risques sous la forme d'un tableau, des accidents potentiels en termes de couple probabilité-gravité des conséquences sur les personnes.

| Gravité des conséquences sur les personnes exposées au risque | PROBABILITÉ D'OCCURRENCE (sens croissant de E vers A) | | | | |
|---|--|---|---|---|---|
| | E | D | C | B | A |
| Déastreux | | | | | |
| Catastrophique | | | | | |
| Important | | | | | |
| Sérieux | | | | | |
| Modéré | | | | | |

Annexe III de l'arrêté du 26 mai 2014

Les études de dangers constituent une base pour l'établissement des Plans d'Opération Interne (POI) et des Plans Particuliers d'Intervention (PPI). L'étude de dangers comprend également le Plan de défense incendie (PDI), qui est par ailleurs devenu obligatoire pour tous les régimes d'ICPE (déclaration, enregistrement, autorisation).

36. Point d'attention sur l'autorisation environnementale. Différentes procédures et décisions environnementales requises pour les ICPE et les installations, ouvrages, travaux et autres activités relevant de la loi sur l'eau (IOTA) soumises à autorisation ont été fusionnées au sein d'une **unique autorisation environnementale depuis le 1^{er} mars 2017**¹⁰⁶. Celle-ci est à effectuer auprès du préfet qui statuera sur la demande par l'intermédiaire d'un arrêté préfectoral. Les anciens arrêtés d'autorisation IOTA ou ICPE ont donc disparu depuis 2017. De plus, cette unique procédure, visée aux articles L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement, englobe également depuis 2022 l'autorisation de travaux miniers, qui sera désormais également instruite comme les demandes d'autorisation relevant de la loi sur l'eau ou des ICPE. Concrètement, lorsqu'une entreprise envisage d'implanter une ICPE sur son site

¹⁰⁵ Notamment les systèmes de détection/protection, les dispositifs techniques visant à limiter l'ampleur des rejets accidentels, y compris les dispositifs de pulvérisation d'eau, les écrans de vapeur, les cuves et bassins de captage ou de collecte d'urgence, les vannes d'arrêt, les systèmes de neutralisation et les systèmes de rétention des eaux d'incendie.

¹⁰⁶ Révision issue du décret n° 2017-81 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale, JORF n°0023 du 27 janvier 2017.

minier, elle n'aura plus qu'un seul dossier à déposer, couvrant à la fois les aspects « mines » et ICPE,.

L'autorisation environnementale inclut donc les prescriptions des différentes législations relevant de différents codes, permettant de regrouper en une seule demande, pour un même projet, un ensemble d'autorisations nécessaires au titre des différentes législations (Code de l'environnement, Code de l'énergie, Code des transports...) ¹⁰⁷. En revanche, l'autorisation environnementale ne vaut pas autorisation d'urbanisme (permis de construire, etc.), mais il existe toutefois une articulation entre les deux. En ce qui concerne les procédures d'urbanisme, le porteur de projet peut librement choisir le moment où il sollicite un permis de construire, ce permis pouvant être délivré avant l'autorisation environnementale. Cependant, le porteur doit attendre l'autorisation environnementale avant de pouvoir exécuter son projet. Néanmoins, l'enquête publique est en principe unique lorsqu'elle est requise à la fois pour le permis de construire et pour l'autorisation environnementale ¹⁰⁸.

Un arrêté du 16 juin 2023 ¹⁰⁹ instaure un nouveau formulaire CERFA n° 15964*03 ¹¹⁰ pour la demande d'autorisation environnementale prévue à l'article L. 181-1 du Code de l'environnement.

A l'issue de l'instruction, le préfet de département délivre un arrêté préfectoral d'autorisation environnementale. Les autorisations environnementales préfectorales peuvent faire l'objet de recours dans un délai de 4 mois ¹¹¹ à compter du premier jour de la publication ou de l'affichage de la décision (délai de recours valable également pour les enregistrements et les déclarations). Ces possibles recours sont principalement exercés par des associations, ce qui ajoute des délais supplémentaires au processus, et peut freiner les investisseurs, jusqu'au retrait du permis de construire ¹¹². Cependant, l'intérêt à agir de celui qui forme un recours contre un arrêté préfectoral doit être démontré. Ainsi, le recours d'un Département peut être rejeté pour défaut d'intérêt à agir: « *Pour pouvoir contester une autorisation environnementale, les collectivités territoriales doivent justifier d'un intérêt **suffisamment direct et certain leur donnant qualité pour en demander l'annulation, compte tenu des inconvénients et dangers que présente pour elle l'installation en cause, appréciée notamment*** »

¹⁰⁷ Publication du ministère de la transition énergétique – [L'autorisation environnementale](#).

¹⁰⁸ C. Arnaud et E. Cuesta, « L'autorisation environnementale en quelques mots », Convictions, 4 janv. 2018, <http://leconseilbyegis.fr/autorisation-environnementale-conseil-egis/>.

¹⁰⁹ Arrêté du 16 juin 2023 fixant le modèle national de la demande d'autorisation environnementale, *JORF* 30 juin 2023.

¹¹⁰ Lien vers le formulaire : [Demande d'autorisation environnementale \(Formulaire 15964*02\) | entreprendre.service-public.fr](#).

¹¹¹ Délai issu du décret n° 2017-81 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale, *JORF* n°0023 du 27 janvier 2017.

¹¹² Voir le cas d'Amazon qui a retiré son permis de construire de la ville de Petit-Couronne (76650), notamment parce que l'autorisation environnementale du préfet a fait l'objet d'un recours par une association. https://actu.fr/normandie/petit-couronne_76497/amazon-c-est-fini-le-geant-du-e-commerce-renonce-a-s-implanter-pres-de-rouen_49683116.html.

en fonction de leur situation, de la configuration des lieux et des compétences que la loi leur attribue »¹¹³.

37. Point d'attention sur l'évaluation environnementale. L'évaluation environnementale est un processus visant à intégrer l'environnement dans l'élaboration d'un projet, ou d'un document de planification, dès les phases amont de réflexions¹¹⁴. L'annexe de l'article R.122-2 du Code de l'environnement dresse une liste des projets soumis à évaluation environnementale. Certains projets de cette nomenclature sont soumis de plein droit à cette évaluation, et d'autres au cas par cas, sur décision du préfet. L'évaluation environnementale n'est pas donc pas directement liée au classement déclaration/enregistrement/autorisation d'une installation. Cette évaluation est un processus constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, appelé "**étude d'impact**"¹¹⁵.

¹¹³ CAA Bordeaux, 31 mai 2022, n°19BX04905, *JurisData* n° 2022-010735.

¹¹⁴ <https://www.ecologie.gouv.fr/evaluation-environnementale>.

¹¹⁵ C. envir., art. L. 122-1.

| CATÉGORIES de projets | PROJETS soumis à évaluation environnementale | PROJETS soumis à examen au cas par cas |
|---|--|--|
| Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) | | |
| 1. Installations classées pour la protection de l'environnement | a) Installations mentionnées à l' article L. 515-28 du code de l'environnement . | a) Autres installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation. b) Autres installations classées pour la protection de l'environnement soumises à enregistrement (pour ces installations, l'examen au cas par cas est réalisé dans les conditions et formes prévues aux articles L. 512-7-2 et R. 512-46-18 du code de l'environnement. c) Extensions inférieures à 25 ha des carrières soumises à autorisation mentionnées par la rubrique 2510 de la nomenclature des ICPE |
| | b) Création d'établissements entrant dans le champ de l' article L. 515-32 du code de l'environnement , et modifications faisant entrer un établissement dans le champ de cet article (*). | |
| | c) Carrières soumises à autorisation mentionnées par la rubrique 2510 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement et leurs extensions supérieures ou égales à 25 ha. | |
| | d) Parcs éoliens soumis à autorisation mentionnés par la rubrique 2980 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement. | |
| | e) Elevages bovins soumis à autorisation mentionnés par la rubrique 2101 (élevages de veaux de boucherie ou bovins à l'engraissement, vaches laitières) de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement. | |
| | f) Stockage géologique de CO ₂ soumis à autorisation mentionnés par la rubrique 2970 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement. | |
| | g) Usines intégrées de première fusion de la fonte et de l'acier. | |

Extrait de la nomenclature annexée à l'article R.122-2 du Code de l'environnement

Récemment, un décret du 25 mars 2022¹¹⁶ est entré en vigueur à la suite d'une décision du Conseil d'État¹¹⁷ qui a annulé un décret qui ne prévoyait pas de dispositions permettant qu'un projet, susceptible d'avoir une incidence notable sur l'environnement pour d'autres caractéristiques que sa dimension, puisse être soumis à une évaluation environnementale. Cet arrêt du Conseil d'État avait enjoint le Premier ministre de réviser toute la nomenclature des projets soumis à évaluation environnementale pour qu'aucun projet susceptible d'avoir une incidence notable sur l'environnement ou la santé humaine ne puisse par avance et systématiquement, être dispensé d'évaluation environnementale préalable. En conséquence, ce décret met en place un dispositif permettant de soumettre à évaluation environnementale des projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement et la santé humaine mais **situés en deçà des seuils de la nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement**. Pour ce faire, le décret ajoute un nouvel article R. 122-2-1 au sein

¹¹⁶ Décret du 25 mars 2022 relatif à l'évaluation environnementale des projets, *JORF* n°0072 du 26 mars 2022.

¹¹⁷ CE, 15 avril 2021, ch. réunies, n°425424.

du Code de l'environnement, qui dispose que l'autorité compétente doit soumettre à l'examen au cas par cas (prévu au IV de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement), tout projet, y compris de modification ou d'extension, situé en deçà des seuils fixés à l'annexe de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement et dont elle est la première saisie, que ce soit dans le cadre d'une procédure d'autorisation ou d'une déclaration, lorsque ce projet lui **apparaît susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine**¹¹⁸.

L'arrêté ministériel du 16 janvier 2023¹¹⁹ fixe une nouvelle version du formulaire Cerfa 14734¹²⁰ qui doit être utilisé pour une demande d'examen au cas par cas, préalable à la **réalisation éventuelle** d'une évaluation environnementale. Ce formulaire a en effet été modifié pour prendre en compte le décret précité et introduire la « *clause filet* »¹²¹ qui permettra de soumettre à évaluation environnementale les projets qui pourraient avoir une incidence sur l'environnement malgré le fait qu'ils soient de faible envergure.

Concernant la dimension environnementale, la jurisprudence estime que l'étude d'impact doit également étudier le cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés¹²², et doit analyser les effets sur l'environnement de son plan d'approvisionnement¹²³. Par ailleurs, il serait judicieux de revoir les évaluations environnementales pour les installations proches de forêts, la proximité avec celles-ci les exposant à des accidents industriels accrus du fait du changement climatiques¹²⁴.

38. Point d'attention sur le « ZAN » (zéro artificialisation nette). Une circulaire du gouvernement du 30 août 2021¹²⁵ relate la volonté de freiner la consommation d'espaces et de limiter l'étalement urbain en France : c'est l'objectif de lutte contre l'artificialisation des sols et l'atteinte, à terme, du *Zéro artificialisation nette*, déjà préconisé dans une circulaire 29

¹¹⁸ Au regard des critères énumérés à l'annexe de l'article R. 122-3-1 du Code de l'environnement.

¹¹⁹ Arrêté du 16 janvier 2023 modifiant l'arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement, *JORF* n°0032 du 7 février 2023.

¹²⁰ <https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/R15289>.

¹²¹ L. Radisson, « *Évaluation environnementale : une nouvelle version du formulaire de « cas par cas »* », *Actu-environnement*, 7 février 2023.

¹²² En application du II de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement, l'étude d'impact doit comporter une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées (Tribunal administratif d'Amiens, 1^{re} chambre, 21 juillet 2023, n° 2102663).

¹²³ CE, 27 mars 2023, n° 450135.

Le Conseil d'État annule l'autorisation d'exploiter la centrale biomasse de Gardanne car l'étude d'impact n'avait pas analysé les effets sur l'environnement de son plan d'approvisionnement. Une décision qui pourrait bousculer d'autres projets, L. Radisson, *Actu-Environnement*, 29 mars 2023.

¹²⁴ Anne Lenormand, *Feux de forêt : plus de 300 sites Seveso potentiellement exposés*, Localtis, 20 juillet 2022.

¹²⁵ [Circulaire du gouvernement du 30 août 2021 relative à la contractualisation et à la planification locale pour lutter contre l'artificialisation des sols, publiée au bulletin le 20 octobre 2021](#)

juillet 2019¹²⁶. Cet objectif repose sur quatre piliers qui doivent être consolidés et déployés par les services de l'État en lien avec les collectivités territoriales :

- Accompagnement des contrats de relance et de transition écologique ;
- Mobilisation d'outils opérationnels ;
- Élaboration d'outils de planification locale ;
- Propositions de moyens renforcés d'intervention aux collectivités territoriales



Source : La lettre ADEME Stratégie. Artificialisation des sols français : les données clés

Cette volonté a été matérialisée par la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021¹²⁷, qui fixe une ambition claire de réduire de moitié, sur les 10 prochaines années, le rythme d'artificialisation des sols au niveau national¹²⁸. L'objectif ultime sera une « zéro artificialisation nette » (ZAN) pour 2050. La ZAN ne signifie pas pour autant une absence d'artificialisation, mais une artificialisation autorisée par le recours à la compensation, c'est-à-dire que toute artificialisation devra être accompagnée de la renaturation d'une surface équivalente. A cet effet, la circulaire du 30 août 2021 recommande aux préfets de région et de département, d'intégrer une ambition de sobriété foncière dans les CRTE (contrats de relance et de transition écologique)¹²⁹ et de créer, une concertation approfondie avec les collectivités et les acteurs locaux sur la sobriété foncière et l'aménagement durable du territoire. Ainsi, tout au long des 6 ans du CRTE et en lien avec les collectivités, les préfets doivent **soutenir en priorité les projets d'investissements qui allient développement urbain et sobriété foncière, tels que**

¹²⁶ Texte du 29 juillet 2019, paru le 2 août 2019 sur circulaire.legifrance.gouv.fr.

¹²⁷ Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, *JORF* n°0196 du 24 août 2021.

¹²⁸ Article 191 de Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, *JORF* n°0196 du 24 août 2021.

¹²⁹ *Pour accélérer la relance et accompagner les transitions écologique, démographique, numérique, économique dans les territoires, le Gouvernement a proposé aux collectivités territoriales un nouveau type de contrat : Le contrat de relance et de transition écologique. Le CRTE, signé pour six ans, illustre la généralisation d'un nouveau mode de collaboration entre l'Etat et les collectivités territoriales. Il intègre les dispositifs d'accompagnement de l'État à destination des collectivités territoriales, considérablement renforcés par les crédits du plan de relance lors des deux premières années. Le CRTE est la traduction de l'ambition d'un projet de territoire : la transition écologique et la cohésion territoriale sont la colonne vertébrale de ce contrat, qui s'appuie sur la mobilisation de l'ensemble des acteurs territoriaux, publics comme privés.* <https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/crte>.

le recyclage des friches et des zones d'activités économiques en périphérie¹³⁰. Ainsi, les projets d'investissement qui **respectent cette tendance auront plus de chance d'aboutir**.

39. Point d'attention sur les friches industrielles. « *La disponibilité du foncier est la première difficulté rencontrée par les logisticiens : c'est un frein important à l'attractivité de nos territoires, au plein emploi et à la transition écologique du fret* »¹³¹. La remise en état et la conversion de friches industrielles en entrepôts logistiques peuvent être une solution face à ce manque de foncier et aux contraintes du ZAN¹³², une solution qui n'est cependant pas évidente à mettre en œuvre. L'article L. 111-26 du Code de l'urbanisme définit la friche comme « *tout bien ou droit immobilier, bâti ou non bâti, inutilisé et dont l'état, la configuration ou l'occupation totale ou partielle ne permet pas un réemploi sans un aménagement ou des travaux préalables* ». Un projet de décret, qui est par ailleurs en consultation, doit préciser les modalités d'application de cette définition¹³³. Les friches industrielles peuvent être une solution envisageable pour limiter l'extension de l'artificialisation, en procédant à des travaux de remise en l'état des sites concernés. Cependant, cela ne serait possible que dans la mesure où les délais de déconstruction seraient rapides, d'autant plus que les coûts peuvent en être importants : « *Il est urgent de corriger le tir car la réhabilitation des friches nécessaires pour limiter les nouvelles constructions et les opérations de renaturation compensant l'artificialisation seront difficilement rentables sans aides publiques*¹³⁴ ». En effet, il est toujours « *plus onéreux de construire sur une friche que sur un espace vierge, compte tenu des coûts de démolition et, le cas échéant, de dépollution* », c'est pourquoi les fonds friches ont été mis en place¹³⁵.

40. Point d'attention sur la dérogation « espèces protégées » ou préservation et surveillance du patrimoine naturel. Les projets d'aménagement ou de construction susceptible d'affecter la conservation d'espèces animales ou végétales protégées et de leurs habitats sont interdits conformément à l'article L. 411-1 du Code de l'environnement. Il faut alors obtenir une **dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées**. Ainsi, un tel projet ne peut voir le jour, à **titre dérogatoire**, que s'il répond, par sa nature et compte tenu des intérêts économiques et sociaux en jeu, à une **raison impérative d'intérêt public majeur**¹³⁶. En présence d'un tel intérêt, le projet ne peut être autorisé, que si, d'une part, **il n'existe pas d'autre solution satisfaisante** et, d'autre part, que cette **dérogation ne nuit pas au maintien**,

¹³⁰ Les règles générales en matière d'artificialisation des sols seront territorialisées. Des objectifs nationaux seront fixés par décret et seront à intégrer dans les schémas territoriaux (SRADDET) et déclinés dans les documents d'urbanisme (ScOT (schéma de cohérence territoriale), PLUi, cartes communales).

¹³¹ Note de l'Union TLF, [Mission d'information sur le déploiement des entrepôts de grande taille](#), , Audition du 7 juin 2023.

¹³² V. *supra* § n°37.

¹³³ V. : Philie Marcangelo-Leos, MCM Presse pour Localtis [Lutte contre l'artificialisation des sols : la définition de la friche en consultation](#), 26 octobre 2023.

¹³⁴ Maire-info, « [Le Sénat déplore l'absence de moyens financiers dédiés au ZAN](#) », 30 juin 2022.

¹³⁵ L. Radisson, [Lutte contre l'artificialisation : comment le Fonds friches va évoluer](#), Actu-environnement, 14 septembre 2022.

¹³⁶ Tribunal administratif de Rouen, 23 juillet 2021, n°2003507, fiche IDIT n°25185.

dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle¹³⁷.

41. Éviter, réduire et compenser les impacts sur l'environnement des projets. La politique de réindustrialisation de la France, à laquelle s'ajoute l'essor du e-commerce et la multiplication des entrepôts logistiques, est confrontée aujourd'hui à la rareté du foncier et notamment à de multiples politiques qui ont vocation à protéger l'environnement face aux constructions qui le dégradent de plus en plus. C'est pourquoi la prise en compte de l'environnement doit être intégrée le plus tôt possible dans la conception d'un projet d'installation. Cette intégration de l'environnement, dès l'amont du projet est importante pour prioriser les étapes d'évitement des impacts tout d'abord, de réduction ensuite, et en dernier lieu, la compensation des impacts résiduels du projet, si les deux étapes précédentes n'ont pas permis de les supprimer¹³⁸. C'est la séquence « *Eviter/Réduire/Compenser* » dite « ERC » résultant de l'article L. 110-1, II-2 du Code de l'environnement. Cette séquence dépasse la seule prise en compte de la biodiversité, pour englober l'ensemble des thématiques de l'environnement (air, bruit, eau, sol, santé des populations...). Elle s'applique, de manière proportionnée aux enjeux, à tous types de plans, programmes et projets dans le cadre des procédures administratives d'autorisation (étude d'impacts, espèces protégées...).

Dans l'impossibilité d'« éviter » ou de réduire l'impact sur l'environnement alors l'obligation réelle environnementale (ORE)¹³⁹ impose la compensation, qui consiste à renaturaliser ailleurs la même surface qui a été artificialisée (qui n'a pas pu être évitée ou réduite). En pratique cela pourrait justifier qu'un contrat conclu entre un propriétaire de foncier et un cocontractant (le prestataire logistique) prévoie que le cocontractant aide le propriétaire à mettre en place ou à préserver la biodiversité sur son sol¹⁴⁰.

En résumé :

L'implantation d'un entrepôt logistique doit se soumettre, au cas par cas, à des études sur les conséquences de cette implantation tant du point de vue sécurité que du point de vue environnemental. Une évaluation environnementale, une étude de dangers ou encore une autorisation environnementale doivent être menés selon le cas, tout en gardant à l'esprit l'existence de l'objectif de Zéro artificialisation nette ou encore de l'existence de zones naturelles protégées.

Ce développement montre que la réglementation relative aux installations professionnelles susceptibles de porter atteinte aux personnes (dont les entrepôts logistiques) ou à l'environnement sont nombreuses. Elles ont cependant encore été renforcées dans la période récente.

¹³⁷ C. envir., art. L. 411-2, 4°.

¹³⁸ Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires, Ministère de la Transition énergétique, [Éviter, réduire et compenser les impacts sur l'environnement](#), 2 mars 2023.

¹³⁹ Issue de l'article L.132-3 du Code de l'environnement.

¹⁴⁰ Coralie Leveneur, Eric Hervy, Bérénice Robine, « Logistique et compensation : l'obligation réelle environnementale, un outil efficace », *Droit de l'environnement* n°324, sep. 2023, p.325.

Section 2 : Nouvelle réglementation issue d'un accident majeur

42. La nouvelle réglementation dite « Post-Lubrizol » a notamment vocation à s'appliquer aux prestataires logistiques (§1), réglementation qu'il convient d'analyser afin d'en saisir les enjeux pour le secteur de la logistique (§2).

§1 : Présentation de la nouvelle réglementation

43. Pour faire suite au violent incendie qui s'est déroulé dans la région rouennaise en septembre 2019¹⁴¹, une nouvelle réglementation a été mise en place avec la parution successivement de plusieurs textes en 2020 et 2021. Cette nouvelle salve de réglementations, qui a pour but de combler les « *angles morts* » de la réglementation mise en évidence par cet accident industriel majeur, ne s'applique pas exclusivement aux usines. Elle concerne également le secteur de la *supply chain* lorsque les sites relèvent d'une rubrique ICPE.

Ainsi, en 2020, un ensemble de textes (deux décrets et cinq arrêtés) constituant la première phase de la mise en œuvre du plan d'actions gouvernemental post-Lubrizol destiné à renforcer la sécurité des sites industriels est paru le 28 septembre 2020. Ces textes couvrent quatre champs d'application : les sites Seveso ; le stockage de liquides inflammables et combustibles ; les entrepôts ; et la tenue des stocks¹⁴². En 2021, trois nouveaux arrêtés ont été publiés pour renforcer la sécurité des sites industriels¹⁴³.

En résumé :

L'incendie de septembre 2019 a mis en évidence les lacunes de la législation concernant la sécurité sur les sites industriels et notamment l'entreposage de stocks. C'est pourquoi la nouvelle réglementation dite « Post-Lubrizol » est parue en 2020 et 2021. Les entrepôts logistiques sont majoritairement visés un décret et par un arrêté relatif à l'entreposage et à la tenue des stocks.

§2 : Analyse de la nouvelle réglementation

44. Le secteur de la logistique est en mutation en raison du développement du e-commerce, ce qui se traduit par une multiplication des entrepôts de stockage, et par un rapprochement de ces derniers des villes. Le risque industriel majeur n'en est que plus accru puisque les populations sont de plus en plus amenées à cohabiter avec ce risque. A cet égard, le grand incendie rouennais du 26 septembre 2019 est significatif, ayant eu lieu dans un environnement totalement urbanisé, ou encore le grand incendie du 24 octobre 2020 dans un entrepôt havrais¹⁴⁴, exploité sans aucun classement au titre des ICPE. Ces risques sont

¹⁴¹ Santé publique France, [L'incendie industriel de Rouen : que s'est-il passé ?](#).

¹⁴² V. Annexe 2.

¹⁴³ V. Annexe 3.

¹⁴⁴ [Le Havre : important incendie dans un entrepôt, des riverains évacués et des pompiers toujours mobilisés le lendemain](#), France 3.

d'autant plus prégnants que les prestataires logistiques ne se sentent pas toujours concernés par la réglementation des ICPE, méconnaissance qui est toujours de mise même après l'incendie rouennais¹⁴⁵.

Cette nouvelle réglementation tend à accroître la sécurité de ces sites industriels sur lesquels pèsent un risque industriel majeur. Elle présente toutefois des paradoxes car elle allège les obligations de ces derniers sur certains aspects (suppression des études de dangers pour certains entrepôts, régime d'autorisation simplifiée...). Globalement, les textes renforcent la sécurité sur les sites déjà en place au moyen d'un durcissement de la réglementation, mais ils facilitent par le biais d'assouplissements, l'implantation des nouveaux sites¹⁴⁶.

Les deux décrets et cinq arrêtés de 2020 renforcent les prescriptions applicables aux ICPE, afin d'assurer une meilleure prévention des accidents et en particulier du risque incendie. Ils concernent les sites Seveso, les ICPE soumises à autorisation et les grands entrepôts.

A) Dispositions applicables aux sites Seveso (seuil haut et bas)

45. Le décret n° 2020-1168 du 24 septembre 2020¹⁴⁷ détermine les obligations d'échanges d'informations et de coopération entre établissements Seveso voisins et les activités situées près de ces sites, ce qui peut concerner des prestataires logistiques. En outre, lors du réexamen quinquennal des études de dangers, l'exploitant devra recenser les innovations, solutions et investissements technologiques réalisables pour son installation à coût économiquement acceptable et permettant une amélioration significative de la maîtrise des risques. Il précise également les catégories d'information qui doivent être tenues à la disposition du public, les objectifs et le contenu des plans d'opération interne (POI), ou encore le contenu du rapport post-accident exigé de l'exploitant. Enfin, ce décret fixe des fréquences minimales d'exercices, renforcées pour les établissements Seveso. Des exercices devront avoir lieu tous les trois ans pour les établissements soumis à POI, notamment les sites Seveso seuil bas qui sont désormais soumis à l'obligation de réaliser un POI, et tous les ans pour les sites Seveso seuil haut.

L'arrêté du 24 septembre 2020 modifiant l'arrêté du 26 mai 2014¹⁴⁸ complète les dispositions communes des sites Seveso. Il détaille le contenu des POI, notamment s'agissant **des moyens et méthodes prévus pour la remise en état et le nettoyage de l'environnement après un accident majeur**, ainsi que les dispositions assurant la disponibilité **d'équipements pour mener les premiers prélèvements et analyses environnementaux** en cas d'accident.

¹⁴⁵ Laurent Radisson, « [Ces entrepôts qui oublient qu'ils sont des installations à risques](#) », Actu-environnement, 28 septembre 2021.

¹⁴⁶ V. Annexe 4.

¹⁴⁷ Décret n° 2020-1168 du 24 septembre 2020 relatif aux règles applicables aux installations dans lesquelles des substances dangereuses sont présentes dans des quantités telles qu'elles peuvent être à l'origine d'accidents majeurs, *JORF* n°0235 du 26 septembre 2020.

¹⁴⁸ Arrêté du 24 septembre 2020 modifiant l'arrêté du 26 mai 2014 relatif à la prévention des accidents majeurs dans les installations classées mentionnées à la section 9, chapitre V, titre 1er, du livre V du code de l'environnement, *JORF* n°0235 du 26 septembre 2020.

Concernant les produits de décomposition susceptibles d'être émis en cas d'incendie, l'**étude de dangers** des sites SEVESO devra désormais mentionner les produits de décomposition (susceptibles d'être émis en cas d'incendie) liés au bâtiment du site et aux produits.

De plus, l'exploitant devra tenir à la disposition des inspecteurs les **rapports de son assureur** concernant les mesures de prévention et de maîtrise des risques (rapports de visites de risques qui portent sur les recommandations issues de l'analyse des risques menée par l'assureur).

L'arrêté impose également à l'exploitant de pourvoir à la **formation du personnel**, y compris du personnel des entreprises extérieures : ils devront recevoir une formation en matière de prévention des risques, et sur la conduite à tenir en cas d'accident ou d'incident.

Enfin, pour les sites Seveso seuil bas, l'élaboration d'un POI est rendue obligatoire à compter du 1er janvier 2023, de même que la réalisation d'exercice tous les trois pour tester ce plan. La réglementation française sur ce point va au-delà du règlement européen Seveso qui n'impose pas de POI aux sites Seveso seuil bas.

B) Dispositions applicables au stockage de liquides inflammables et combustibles

47. Concernant le stockage de liquides inflammables et de combustibles, la nouvelle réglementation démontre une intention de renforcer les prescriptions applicables. L'arrêté du 24 septembre 2020 relatif au stockage en récipients mobiles¹⁴⁹ de liquides inflammables¹⁵⁰¹⁵¹ renforce les prescriptions relatives au stockage de liquides inflammables et de liquides combustibles¹⁵² en récipients mobiles, tant en extérieur que dans les stockages couverts pour **toutes les ICPE soumises à autorisation**. Ce nouvel arrêté permet d'améliorer la prévention du risque incendie en encadrant davantage les liquides combustibles. À titre d'exemple, les exploitants devront réaliser une étude de flux thermiques (Annexe IV.1), et devront mettre en place une détection incendie pour les stockages couverts et extérieurs (Article III.10).

L'arrêté du 24 septembre 2020 modifiant l'arrêté ministériel du 3 octobre 2010 relatif au stockage en réservoirs aériens¹⁵³ tend à renforcer les prescriptions applicables aux capacités de rétentions et de rétentions déportées **dans les ICPE soumises à autorisation** des rubriques concernées.

¹⁴⁹ Récipient mobile : capacité mobile manutentionnable d'un volume inférieur ou égal à 3 mètres cube.

¹⁵⁰ Par définition des arrêtés ministériels du 3 octobre 2010 et 24 septembre 2020, sont considérés comme liquides inflammables les liquides de catégorie 1 (H224), de catégorie 2 (H225), de catégorie 3 (H226), les liquides de point éclair compris entre 60 et 93°C ainsi que les déchets liquides inflammables catégorisés HP3.

¹⁵¹ Arrêté du 24 septembre 2020 relatif au stockage en récipients mobiles de liquides inflammables, exploités au sein d'une installation classée pour la protection de l'environnement soumise à autorisation, *JORF* n°0235 du 26 septembre 2020.

¹⁵² Un combustible liquide est un matériel inflammable qui se présente sous forme liquide.

¹⁵³ Arrêté du 24 septembre 2020 modifiant l'arrêté ministériel du 3 octobre 2010 relatif au stockage en réservoirs aériens manufacturés exploités au sein d'une installation classée soumise à autorisation au titre de l'une ou plusieurs des rubriques nos 1436, 4330, 4331, 4722, 4734, 4742, 4743, 4744, 4746, 4747 ou 4748, ou pour le pétrole brut au titre de l'une ou plusieurs des rubriques nos 4510 ou 4511 de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement, *JORF* n°0235 du 26 septembre 2020.

Les deux arrêtés réorganisent les textes existants et renforcent l'encadrement du stockage de tous les liquides avec des mentions de danger, y compris ceux qui ne sont pas classés au titre d'une rubrique ICPE liquides inflammables. Cette nouvelle réglementation prescrit également des mesures renforcées pour les stockages de liquides combustibles, ou solides combustibles qui se liquéfient en cas d'incendie, stockés en récipients mobiles à proximité de liquides inflammables. L'objectif est d'éviter la propagation de l'incendie et la création d'une nappe enflammée mêlant liquides inflammables et combustibles solides ou liquides, comme cela a pu être le cas pour les deux sites impactés par l'incendie rouennais de 2019¹⁵⁴, avec un risque dit de « cocktail »¹⁵⁵ qui peut en résulter.

Les deux arrêtés obligent également les installations autorisées à mettre à disposition les rapports des assureurs auprès des inspecteurs (article IV.6 de l'arrêté du 24 septembre 2020 relatif au stockage en récipients mobiles de liquides inflammables et l'article 37 de l'arrêté du 3 octobre 2020), ainsi qu'à former sur les risques des installations les intervenants dans l'établissement, y compris le personnel des entreprises extérieures (article 37 de l'arrêté du 3 octobre 2020 et article VI.2 de l'arrêté du 24 septembre 2020 relatif au stockage en récipients mobiles de liquides inflammables).

De plus, il est demandé à l'exploitant dans les deux arrêtés de prévoir à l'avance les moyens de se procurer une quantité complémentaire d'eau, en faisant appel au besoin à des établissements voisins, et d'intégrer une marge forfaitaire supplémentaire de 20 % sur les besoins en eau et en émulseurs (article VI.3 de l'arrêté du 24 septembre 2020 relatif au stockage en récipients mobiles de liquides inflammables et article 43-7 de l'arrêté du 3 octobre 2020).

En septembre 2021, trois arrêtés ont été pris afin de compléter les mesures prises précédemment et de corriger certains éléments pour les ICPE soumises à autorisation. Deux arrêtés déclinent, pour les ICPE soumises à déclaration¹⁵⁶ et à enregistrement¹⁵⁷, des rubriques concernées, les dispositions de l'arrêté du 24 septembre 2020 précité relatives au renforcement de l'encadrement des stockages de liquides inflammables dans les ICPE soumises à autorisation, notamment pour le stockage en récipients mobiles, tant en extérieur que dans les stockages couverts. L'objectif est à la fois d'améliorer la prévention du risque

¹⁵⁴ Pascal MARTIN, [Rapport d'information fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable relatif à l'évaluation de la mise en œuvre des recommandations de la commission d'enquête sénatoriale chargée d'évaluer l'intervention des services de l'État dans la gestion des conséquences environnementales, sanitaires et économiques de l'incendie de l'usine Lubrizol à Rouen](#), p.75.

¹⁵⁵ Emmanuelle Wargon « [Lubrizol : Des analyses sont en cours sur un possible « effet cocktail »](#) ».

¹⁵⁶ Arrêté du 22 septembre 2021 modifiant l'arrêté ministériel du 22 décembre 2008 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration, sous l'une ou plusieurs des rubriques nos 1436, 4330, 4331, 4722, 4734, 4742, 4743, 4744, 4746, 4747 ou 4748, ou pour le pétrole brut sous l'une ou plusieurs des rubriques nos 4510 ou 4511, *JORF* n°0230 du 2 octobre 2021.

¹⁵⁷ Arrêté du 22 septembre 2021 modifiant l'arrêté ministériel du 1er juin 2015 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations relevant du régime de l'enregistrement, au titre de l'une au moins des rubriques 4331 ou 4734 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, *JORF* n°0230 du 2 octobre 2021.

incendie et de prévenir les pollutions des eaux ou des sols. Ainsi, ces deux arrêtés étendent les mesures des arrêtés du 24 septembre 2020 relatifs aux stockages de liquides inflammables et combustibles, respectivement aux ICPE soumises à déclaration et à enregistrement des rubriques concernées. Au-delà des prescriptions relatives à la hauteur de stockage des liquides inflammables, il y a obligation de se munir d'un plan de défense incendie (au 1er janvier 2024 pour les sites soumis à déclaration, annexe I.4.3.6 de l'arrêté du 22 décembre 2008) ou de compléter ce plan s'il existe (au 1er janvier 2024 pour les sites soumis à enregistrement, article 14 de l'arrêté du 1er juin 2015), ou encore l'obligation de renforcer la conception et l'entretien des systèmes d'extinction automatiques d'incendie (1er janvier 2022 pour les sites soumis à déclaration, annexe I.4.3.3 de l'arrêté du 22 décembre 2022) et entre le 1er janvier 2022 et le 1er janvier 2027 en fonction des sites soumis à enregistrement (article 14.B de l'arrêté du 1er juin 2015).

Ces mesures prévoient également la remise d'une étude par les exploitants visant à maîtriser les effets thermiques potentiels en cas d'incendie (Annexe XI de l'arrêté du 1er juin 2015, et Annexe IV de l'arrêté du 22 décembre 2008).

Les éléments des rapports de visites de risques qui portent sur les constats et sur les recommandations issues de l'analyse des risques menés par l'assureur dans l'installation sont également tenus à la disposition de l'inspection des installations classées (article 4 de l'arrêté du 1er juin 2015, annexe I.1.4 de l'arrêté du 22 décembre 2008). Les exploitants doivent également pourvoir à la formation du personnel, y compris du personnel des entreprises extérieures sur le comportement à adopter en cas d'accident (article 14 de l'arrêté du 1er juin 2015 ; annexe I.4.6 de l'arrêté du 22 décembre 2008).

Un troisième arrêté¹⁵⁸ ajuste plusieurs dispositions des arrêtés du 24 septembre 2020 et du 3 octobre 2010 relatifs au stockage de liquides inflammables exploités au sein d'une ICPE soumise à autorisation, pour tenir compte des points d'ombre identifiés lors de la mise en œuvre des textes précédents.

C) Dispositions applicables à l'entreposage de matières combustibles

48. La nouvelle réglementation renforce les prescriptions applicables, puisque le décret n° 2020-1169 du 24 septembre 2020¹⁵⁹ vise à considérer le classement de l'entrepôt dans son ensemble afin d'éviter les doubles classements et donc l'abaissement du niveau de prévention des risques industriels avec des obligations moins contraignantes.

¹⁵⁸ Arrêté du 22 septembre 2021 modifiant les arrêtés ministériels du 24 septembre 2020 et du 3 octobre 2010, relatifs au stockage de liquides inflammables, exploités au sein d'une installation classée pour la protection de l'environnement soumise à autorisation, l'arrêté du 26 mai 2014 relatif à la prévention des accidents majeurs dans les installations classées mentionnées à la section 9, chapitre V, titre Ier du livre V du code de l'environnement et l'arrêté du 4 octobre 2010 relatif à la prévention des risques accidentels au sein des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation, *JORF* n°0230 du 2 octobre 2021.

¹⁵⁹ Décret n° 2020-1169 du 24 septembre 2020 modifiant la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement et la nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, *JORF* n°0235 du 26 septembre 2020.

Cela revient à supprimer la possibilité de « saucissonner » les installations, ce qui permettait aux sites de disposer de plusieurs installations de stockage soumises à des régimes différents, et donc d'obtenir un régime global moins contraignant pour l'établissement. A titre d'exemple, il était possible de bénéficier de plusieurs régimes d'enregistrement plutôt que d'une seule autorisation pour l'ensemble du site¹⁶⁰. L'objectif est d'avoir des règles de sécurité similaires pour tous les grands entrepôts, même si des stockages de matières relèvent de plusieurs rubriques différentes. Cette modification peut, dans une certaine mesure, conduire à classer sous la rubrique ICPE 1510¹⁶¹, des installations qui ne l'étaient pas antérieurement, notamment des entrepôts logistiques.

Certaines mesures sont cependant simplifiées. Le seuil d'autorisation pour les installations relevant de la rubrique 1510 est relevé de 300 000 à 900 000 m³.

Ce décret intègre également des évolutions proposées par le rapport Daher-Hémar¹⁶² sur la compétitivité de la chaîne logistique, qui recommandait de diminuer les délais de construction et d'instruction des dossiers d'autorisations administratives d'au moins 6 mois, pour les rendre équivalentes à ceux d'autres pays européens. Ce décret modifie donc les **règles de soumission à évaluation environnementale systématique des projets de « travaux, constructions et opérations d'aménagement »**¹⁶³ en raison des surfaces construites, en la recentrant sur les projets de plus de 40 000 m² d'emprise au sol dans un espace non encore artificialisé au lieu de 40 000 m² de surface de plancher, quelle que soit la nature du lieu d'implantation. Il modifie notamment la nomenclature des ICPE en étendant le régime d'enregistrement à plusieurs rubriques (1510, 1511, 1530, 1532, 2662, 2663). Plus précisément, le régime d'autorisation est supprimé pour les rubriques 1511 (entrepôts frigorifiques), 1530 (papiers, cartons ou matériaux combustibles analogues), 2662 (stockage de polymères) et 2663 (stockage de pneumatiques et produits composés d'au moins 50 % de polymères). Le régime d'autorisation des stockages de bois (1532) de plus de 50 000 m³ n'est maintenu que si ces installations sont susceptibles de dégager des poussières inflammables. La procédure de soumission à évaluation environnementale au cas par cas est toutefois maintenue¹⁶⁴.

Le fait qu'un grand nombre d'installations passent sous le régime de l'enregistrement n'est pas sans conséquences puisque l'enregistrement ne prévoit en principe ni évaluation environnementale, ni étude de dangers (en dehors du maintien de l'évaluation au cas par cas).

¹⁶⁰ Pascal MARTIN, Rapport *préc.* 2022, p.49.

¹⁶¹ Il s'agit des « installations pourvues d'une toiture dédiée au stockage de matières ou produits combustibles en quantité supérieure à 500 tonnes », v. infra p.58.

¹⁶² Patrick Daher et Eric Hémar « [Pour une chaîne logistique plus compétitive au service des entreprises et du développement durable](#) », 16 septembre 2019.

¹⁶³ C. envir., R.122-2, rub. n°39.

¹⁶⁴ Pascal MARTIN, Rapport *préc.* , 2022, p.56.

L'arrêté du 24 septembre 2020 modifiant l'arrêté ministériel du 11 avril 2017¹⁶⁵ renforce cependant les prescriptions actuelles et en crée de nouvelles pour les entrepôts. Il étend les dispositions relatives à l'état des matières stockées à **tous les entrepôts relevant des régimes d'autorisation et d'enregistrement** (Annexe II.1.4-I), y compris les matières combustibles non dangereuses ou ne relevant pas d'un classement au titre de la nomenclature des installations classées. Il crée l'obligation d'élaboration d'un **plan de défense incendie à tous les entrepôts, quel que soit leur régime administratif** (stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts (1510), stockage de bois ou de matériaux combustibles analogues (1532), entrepôts frigorifiques (1511), dépôts de papiers, cartons ou matériaux combustibles analogues (1530), stockage de polymères (2662), stockage de pneumatiques et produits composés d'au moins 50 % de polymères (2663)). Ce plan de défense incendie doit par ailleurs être mis à disposition de l'administration, des services incendies et de l'assureur (Annexe II. 23). Pour les sites à autorisation, le plan de défense incendie comporte également les dispositions permettant de mener les premiers prélèvements environnementaux, à l'intérieur et à l'extérieur du site, lorsque les conditions d'accès aux milieux le permettent (Annexe II.23).

Lorsqu'il existe un plan d'opération interne, ce plan doit désormais comporter : les moyens et méthodes prévus par l'exploitant, pour la remise en état et le nettoyage de l'environnement après un accident ; et les modalités prévisionnelles permettant d'assurer la continuité d'approvisionnement en eau en cas de prolongation de l'incendie au-delà de 2 heures (Annexe II.23).

Il applique également à l'ensemble des entrepôts l'interdiction à terme des récipients mobiles susceptibles de fondre pour stocker les liquides inflammables non miscibles à l'eau (rubriques H224 et H225). Il renforce également les prescriptions relatives à l'éloignement des stockages extérieurs vis-à-vis des bâtiments, avec des aménagements à condition que le stockage extérieur bénéficie de certaines mesures. Enfin, il est également obligatoire de réaliser une **étude de flux thermiques** à toutes les installations 1510, quel que soit le régime.

Concernant les installations enregistrées et autorisées, l'exploitant doit tenir à jour un **état des matières stockées**, y compris les matières combustibles non dangereuses ou ne relevant pas d'un classement au titre de la nomenclature des installations classées.

Cet état des matières stockées doit permettre de répondre aux deux objectifs suivants :

- Servir aux besoins de la gestion d'un événement accidentel, en particulier, il doit permettre de connaître la nature et les quantités approximatives des substances, produits, matières ou déchets, présents au sein de chaque zone d'activités ou de stockage.

¹⁶⁵ Arrêté du 24 septembre 2020 modifiant l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510, y compris lorsqu'ils relèvent également de l'une ou plusieurs des rubriques 1530, 1532, 2662 ou 2663 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, ainsi que les arrêtés de prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à enregistrement sous les rubriques nos 1511, 1530, 1532, 2662 et 2663, *JORF* n°0235 du 26 septembre 2020.

Pour les matières dangereuses, devront figurer, *a minima*, les différentes familles de mention de dangers des substances, produits, matières ou déchets, lorsque ces mentions peuvent conduire à un classement au titre d'une des rubriques 4XXX de la nomenclature des installations classées. Pour les produits, matières ou déchets autres que les matières dangereuses, devront figurer, *a minima*, les grandes familles de produits, matières ou déchets, selon une typologie pertinente par rapport aux principaux risques présentés en cas d'incendie. Les stockages présentant des risques particuliers pour la gestion d'un incendie et de ses conséquences, tels que les stockages de piles ou batteries, figurent spécifiquement. Cet état est tenu à disposition du préfet, des services d'incendie et de secours, de l'inspection des installations classées et des autorités sanitaires, dans des lieux et par des moyens convenus avec eux à l'avance.

- Répondre aux besoins d'information de la population. Dans cette perspective, il est recommandé de fournir une information vulgarisée, de l'état des substances, produits, matières ou déchets présents au sein de chaque zone d'activités ou de stockage. Cet état des stocks de matières combustibles, au format simplifié, est tenu à disposition du préfet à cette fin.

L'état des matières stockées est mis à jour *a minima* de manière hebdomadaire et accessible à tout moment. Il doit être accompagné d'un plan général des zones d'activités ou de stockage utilisées pour réaliser l'état des matières stockées qui est accessible dans les mêmes conditions. Pour les matières dangereuses et les cellules liquides et solides liquéfiables combustibles, cet état est mis à jour, *a minima*, de manière quotidienne.

Une actualisation périodique doit être effectuée par un inventaire physique, au moins annuellement, le cas échéant, de manière tournante. L'état des matières stockées doit également être référencé dans le plan d'opération interne lorsqu'il existe. L'exploitant doit disposer, avant réception des matières, des fiches de données de sécurité pour les matières dangereuses, prévues dans le Code du travail lorsqu'elles existent, ou tout autre document équivalent. Ces documents sont facilement accessibles et tenus en permanence à la disposition, dans les mêmes conditions que l'état des matières stockées (Annexe II 1.4).

Concernant les sites déclarés, un état des stocks doit aussi être tenu à jour, mais l'arrêté ne précise pas le niveau de détail attendu.

Cette mise à jour constante de l'état des stocks, n'est pas sans incidence sur l'étendue de l'assurance de ces entrepôts. En effet, la garantie d'assurance souscrite à un temps T, doit pouvoir être au moins annuellement réévaluée en fonction de l'état de ces stocks¹⁶⁶.

Concernant les **règles d'implantation**, les parois externes des cellules de stockage (ou les éléments de structure si l'entrepôt est ouvert) doivent être suffisamment éloignées des stockages de combustibles extérieurs et des zones de stationnement susceptibles de favoriser la naissance d'un incendie pouvant se propager à l'entrepôt :

- de 10 mètres minimum ;

¹⁶⁶ V. *infra* p.100.

- de 1 mètre en cas de séparation REI 120 ou d'extinction automatique incendie pour les stockages extérieurs (Annexe II - 2).

De plus, les parois extérieures de l'entrepôt doivent être éloignées de 20 mètres des limites de propriété. Cependant, ce principe d'éloignement s'applique également à la zone de préparation de commandes si elle n'est pas séparée des zones de stockage par un dispositif REI 120 étant donné qu'elle fera partie de la cellule de stockage (Annexe II - 2).

Enfin, l'arrêté renforce substantiellement les obligations des entrepôts puisqu'il transpose certaines obligations majeures imposées aux établissements Seveso :

- Pour les **installations de la rubrique 1510 soumises à autorisation, l'étude de dangers**, ou sa mise à jour postérieure au 1er janvier 2023, doit **mentionner les types de produits de décomposition susceptibles d'être émis en cas d'incendie important**, incluant le cas échéant les contributions imputables aux conditions et aux lieux de stockage (contenants et bâtiments, etc.). Ces produits de décomposition sont hiérarchisés en fonction des quantités susceptibles d'être libérées et de leur toxicité y compris environnementale (Annexe II. 1.2.1.) ;
- L'exploitant doit également tenir à disposition de l'inspection des installations classées les éléments des **rapports de visites de risques qui portent sur les constats et sur les recommandations issues de l'analyse des risques menée par l'assureur** dans l'installation (Annexe II.1.2.), et ce pour tous les régimes de la rubrique 1510 ;
- Les différents opérateurs et intervenants dans l'établissement, y compris le personnel des entreprises extérieures, doivent recevoir une formation sur les risques des installations, la conduite à tenir en cas de sinistre et, s'ils y contribuent, sur la mise en œuvre des moyens d'intervention (Annexe II.13).

D) Dispositions applicables à l'état des matières stockées

49. L'arrêté du 24 septembre 2020 modifiant l'arrêté du 4 octobre 2010, prévoit à titre principal l'exigence, pour les **sites Seveso, les sites de tri-transit et regroupement des déchets dangereux (rubrique 2718), les installations autorisées des rubriques « liquides inflammables », et pour les entrepôts de la rubrique 1510 autorisés ou enregistrés**, de s'acquitter de plusieurs obligations :

- Tenir à jour un **état des matières stockées, y compris les matières combustibles non dangereuses ou ne relevant pas d'un classement au titre de la nomenclature des ICPE**. L'arrêté prévoit que l'état des matières dangereuses stockées doit être mis à jour *a minima* de manière quotidienne, et de manière hebdomadaire pour les matières non dangereuses, et recalé périodiquement avec un inventaire physique, au moins annuellement. L'état des matières stockées doit être référencé dans le plan d'opération interne lorsqu'il existe.
- Disposer, avant réception des matières, des fiches de données de sécurité pour les matières dangereuses, prévues dans le code du travail lorsqu'elles existent ou tout autre document équivalent.
- **Détailler, zone par zone, l'ensemble des matières dangereuses stockées** en faisant le lien avec toutes les propriétés de danger utiles, avec une mise à jour hebdomadaire.

L'exploitant devra disposer des fiches de données de sécurité pour les matières dangereuses qu'il entend stocker avant leur réception.

- Enfin, les exploitants devront détenir un **inventaire synthétique des produits qu'ils stockent** et qui soit lisible pour le public, afin de pouvoir être diffusé rapidement en cas d'accident (sous forme vulgarisée, donc)
- L'ensemble de ces éléments devra être tenu à disposition des services d'inspection, des autorités sanitaires et des services de secours, notamment pour permettre un accès rapide et simple en cas de sinistre.

L'objectif est d'éviter de se confronter à la méconnaissance des matières stockées par les autorités, comme cela a pu être le cas pour l'incendie rouennais de 2019.

L'arrêté du 24 septembre 2020 modifiant l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 précité a en outre étendu ces dispositions relatives à l'état des matières stockées à tous les entrepôts relevant des régimes d'autorisation et d'enregistrement.

E) Création d'un nouveau bureau d'enquête

50. L'arrêté du 9 décembre 2020¹⁶⁷ a créé un bureau d'enquêtes et d'analyses sur les risques industriels (BEA-RI), qui a pour mission de « *conduire des enquêtes techniques à la suite des principaux accidents intervenant dans une installation classée pour la protection de l'environnement, une mine, ou encore une infrastructure de transport de matières dangereuses* ». L'objectif de son action est de déterminer les causes certaines ou possibles de l'accident et d'établir des recommandations, le cas échéant, à l'intention des exploitants et des autorités chargées des contrôles. Alors que d'autres observatoires existent déjà (notamment BARPI¹⁶⁸), l'argument mis en avant est le fait que ce nouveau bureau d'enquête sera indépendant des services en charge de la réglementation et du contrôle de cette même réglementation¹⁶⁹.

¹⁶⁷ Arrêté du 9 décembre 2020 portant création et organisation du bureau d'enquêtes et d'analyses sur les risques industriels, *JORF* n°0298 du 10 décembre 2020.

¹⁶⁸ <https://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/le-barpi/>.

¹⁶⁹ <https://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/le-bureau-d-enquetes-et-d-analyses-sur-les-risques-a3081.html>.

En résumé :

Le rapprochement des entrepôts logistiques des villes et donc leur proximité avec le milieu urbain déculpé les potentiels dommages humains et matériels en cas d'accident industriel majeur. C'est pourquoi la réglementation a évolué pour encadrer plus efficacement l'activité d'entreposage notamment dans le cadre d'une prestation logistique afin d'accroître la sécurité sur ces sites.

La nouvelle réglementation met notamment fin à la possibilité de saucissonnage des installations et donc à l'abaissement global des obligations, elle étend les dispositions relatives à l'état des matières stockées aux entrepôts, crée l'obligation de l'élaboration d'un plan de défense incendie à tous les entrepôts. Elle transpose aux entrepôts certaines obligations majeures imposées aux établissements Seveso, comme l'obligation de tenir à disposition de l'inspection des installations classées les éléments des rapports de visites de risques des assureurs ou encore l'obligation de dispenser une formation sur les risques des installations et sur la conduite à tenir aux différents opérateurs et intervenants dans l'établissement, y compris le personnel des entreprises extérieures.

A la suite des différents accidents industriels qui se sont produits dans la période récente, la réglementation a renforcé les obligations des entrepositaires, notamment en présence de stockages de matières combustibles dont la définition est très large. Il n'est toutefois pas certain que ces nouvelles obligations soient bien connues ou mises en application par les prestataires logistiques, ce que nous verrons dans la suite de ce rapport.

Section 3 : Application concrète de la réglementation au secteur de la *supply chain* : la rubrique ICPE 1510 et ses obligations légales de prévention des risques industriels majeurs

51. Les obligations légales des prestataires logistiques seront étudiées à l'aune de la nouvelle réglementation dite « *Post-Lubrizol* »¹⁷⁰ qui concerne notamment les prestataires logistiques qui offrent une prestation d'entreposage de marchandises appartenant à des tiers. En effet, cette nouvelle réglementation étend le champ d'application des entrepôts relevant de la classification ICPE, ce qui conduit désormais à classer de nombreux entrepôts logistiques sous la rubrique ICPE 1510, classification entraînant de nouvelles obligations légales (§1). La charge de ces obligations légales peut cependant différer en fonction du lieu où l'activité logistique est exercée (§2).

§1 : Règles de classification des activités logistiques au regard de la réglementation ICPE et obligations légales des prestataires logistiques

52. Conséquences d'une classification d'un entrepôt logistique au titre d'une rubrique ICPE.

Le risque industriel majeur est directement lié aux activités exercées sur un site classé ICPE¹⁷¹. Dans le domaine de la logistique, sont concernées les phases d'entreposage et de gestion de stock sur site classé ICPE. C'est pourquoi les activités industrielles susceptibles de provoquer un danger ou inconvénient pour l'homme et l'environnement sont contrôlées. Dès lors que les activités ou les matières stockées sur un site relèvent d'une rubrique ICPE, cette installation doit se conformer aux prescriptions applicables de cette rubrique, notamment les prescriptions en matière de prévention des risques industriels majeurs, que l'on retrouve notamment dans les arrêtés ministériels.

53. Impact de la nouvelle réglementation sur les entrepôts logistiques. Le secteur de la logistique est en mutation en raison de l'essor du e-commerce qui se traduit par la multiplication des entrepôts de stockage, mais aussi par un rapprochement de ces derniers des centres-villes¹⁷². Le risque qu'un accident (incendie, explosion...) se produise s'accroît et les populations riveraines sont de plus en plus amenées à cohabiter avec des installations classées susceptibles de représenter un danger. Les incendies qui se sont produits en Normandie¹⁷³ sont à cet égard significatifs, car ils ont eu lieu dans une zone très urbanisée et ont nécessité l'évacuation des riverains. Par ailleurs l'un de ces sites n'était pas connu de l'administration puisque l'activité qui y était exercée n'était pas déclarée au titre des ICPE¹⁷⁴.

¹⁷⁰ Ministère de la transition écologique, « [Les évolutions réglementaires post-Lubrizol](#) », oct. 2020.

¹⁷¹ Ministère de la transition énergétique, « [Tout savoir sur les ICPE : nomenclature, gestion et déclaration, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires](#) », 27 décembre 2021.

¹⁷² Laurent Radisson, « [Ces entrepôts qui oublient qu'ils sont des installations à risques](#) », 28 sept. 2021, actu-environnement.com.

¹⁷³ https://fr.wikipedia.org/wiki/Incendie_de_l%27usine_Lubrizol_%C3%A0_Rouen.

¹⁷⁴ <https://france3-regions.francetvinfo.fr/normandie/seine-maritime/havre/havre-important-incendie-entrepot-riverains-evacues-pompiers-toujours-mobilises-lendemain-1887762.html>.

La nouvelle réglementation sur les installations classées dite « *post-Lubrizol* »¹⁷⁵, vise à accroître la sécurité de ces sites. L'une des évolutions majeures qu'elle propose concernant les entrepôts de stockage est de considérer le classement d'un entrepôt sous une rubrique ICPE unique 1510¹⁷⁶, et ce afin de mettre fin au système de « *saucissonnage* » des installations¹⁷⁷. L'objectif est d'appliquer de façon similaire les règles de sécurité pour l'ensemble des grands entrepôts, et ce, même si des stockages de matières relèvent de plusieurs rubriques différentes (par exemple : rubrique 1530 pour le stockage de papiers/cartons, ou rubrique 1532 pour le stockage de bois). Si le stockage et le volume de l'entrepôt entraînent le classement du site sous la rubrique ICPE 1510, alors ce site ne relèvera plus des autres rubriques de stockage, sauf exceptions¹⁷⁸.

Cette nouvelle méthode de classification, issue du décret n°2020-1169 du 24 septembre 2020¹⁷⁹, renforce donc les prescriptions applicables, et peut, dans une certaine mesure, conduire à classer sous la rubrique ICPE 1510, des entrepôts logistiques qui ne l'étaient pas auparavant.

Trois modifications majeures sont à prendre en compte :

- L'ajout des installations entrant dans le champ de la colonne « *évaluation environnementale systématique* » en application de la rubrique 39.a de l'annexe de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement (certains travaux, constructions et opérations d'aménagement) ;
- Le mode de calcul pour la prise en compte des zones concernées ;
- La fin de la possibilité de double classement par rapport aux autres rubriques régissant le stockage de matières inflammables en entrepôt.

Malheureusement, de nombreux prestataires n'ont pas encore conscience ou connaissance de cette nouvelle réglementation et de l'impact que cette dernière peut potentiellement avoir sur leur exploitation, comme en témoigne notamment le bilan de la prévention des risques industriels et naturels qui a été réalisé en Île-de-France¹⁸⁰. Or, cette nouvelle réglementation cible particulièrement ces entrepôts de matières combustibles, susceptibles de présenter un

¹⁷⁵ La nouvelle réglementation dite « *post-Lubrizol* » fait suite à l'incendie rouennais du 26 octobre 2019, qui a permis de mettre en évidence les lacunes de la réglementation en matière de prévention des risques industriels majeurs.

<https://www.seine-maritime.gouv.fr/Actualites/Incendie-Lubrizol-et-NL-Logistique-du-26-septembre-2019/Incendie-Lubrizol-et-NL-Logistique-du-26-septembre-2019>.

¹⁷⁶ <https://aida.ineris.fr/reglementation/1510-stockage-matieres-produits-substances-combustibles-entrepots-couverts>.

¹⁷⁷ Le système de saucissonnage des installations « *permet aux exploitants de disposer de plusieurs installations contiguës de stockage soumises à des régimes différents et donc d'obtenir un régime global moins contraignant pour l'établissement dans son ensemble, par exemple plusieurs régimes de déclaration plutôt qu'un enregistrement* », Pascal MARTIN, Rapport préc., 2022, p.49.

¹⁷⁸ V. *infra* n°58.

¹⁷⁹ Décret n° 2020-1169 du 24 septembre 2020 modifiant la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement et la nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, *JORF* n°0235 du 26 septembre 2020.

¹⁸⁰ Bilan de la prévention des risques industriels et naturels en Île-de-France, édition 2021, V.

<https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-38241-Brochure-prevention-risques-industriels-naturels-web.pdf>.

danger pour l'exploitation, ses salariés, les tiers mais également l'environnement, un danger qui se reproduit de manière « *épidémique* » ces dernières années¹⁸¹. Face à ce constat, la nouvelle réglementation réforme les règles de classification des installations de la rubrique 1510 et crée des nouvelles obligations à la charge des exploitants de ces installations.

54. Nouvelles règles de classification des installations sous la rubrique ICPE 1510. La classification sous la rubrique ICPE 1510 réformée des entrepôts dédiés aux prestations logistiques résulte de la nouvelle réglementation ici étudiée. Certains entrepôts logistiques n'étaient en effet assujettis à aucune rubrique ICPE, soit parce qu'ils stockaient des matières différentes qui ne rentraient dans aucune rubrique, soit parce que l'entrepôt était classé dans un régime moins contraignant (par exemple sous un régime de déclaration). Ces entrepôts sont désormais concernés par la nouvelle réglementation, en particulier par la rubrique ICPE 1510 qui vise à mieux encadrer les entrepôts stockant des matières combustibles, susceptibles de représenter un risque industriel majeur.

La nouvelle rubrique 1510 a ainsi pour objectif principal une meilleure prise en compte des multiples combustibles présents dans un entrepôt. Elle privilégie un classement unique vis-à-vis de certaines rubriques (1511-1530-1532-2662-2663). Ainsi, des stockages classés sous les rubriques précitées peuvent désormais être concernés par la rubrique 1510 en fonction de la quantité de matières/produits combustibles stockés.

« Entrepôts couverts (installations, pourvues d'une toiture, dédiées au stockage de matières ou produits combustibles en quantité supérieure à 500 tonnes), à l'exception des entrepôts utilisés pour le stockage de matières, produits ou substances classés, par ailleurs, dans une unique rubrique de la présente nomenclature, des bâtiments destinés exclusivement au remisage des véhicules à moteur et de leur remorque, des établissements recevant du public et des entrepôts exclusivement frigorifiques :

| | |
|--|-------|
| 1. Entrant dans le champ de la colonne « évaluation environnementale systématique » en application de la rubrique 39. a de l'annexe de l'article R. 122-2 du code de l'environnement | (A-1) |
| 2. Autres installations que celles définies au 1, le volume des entrepôts étant : | |
| a) Supérieur ou égal à 900 000 m ³ | (A-1) |
| b) Supérieur ou égal à 50 000 m ³ mais inférieur à 900 000 m ³ | (E) |
| c) Supérieur ou égal à 5 000 m ³ mais inférieur à 50 000 m ³ | (DC) |
| Un entrepôt est considéré comme utilisé pour le stockage de produits classés dans une unique rubrique de la nomenclature dès lors que la quantité totale d'autres matières ou produits combustibles présente dans cet entrepôt est inférieure ou égale à 500 tonnes. » | |

1510. Stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts¹⁸²

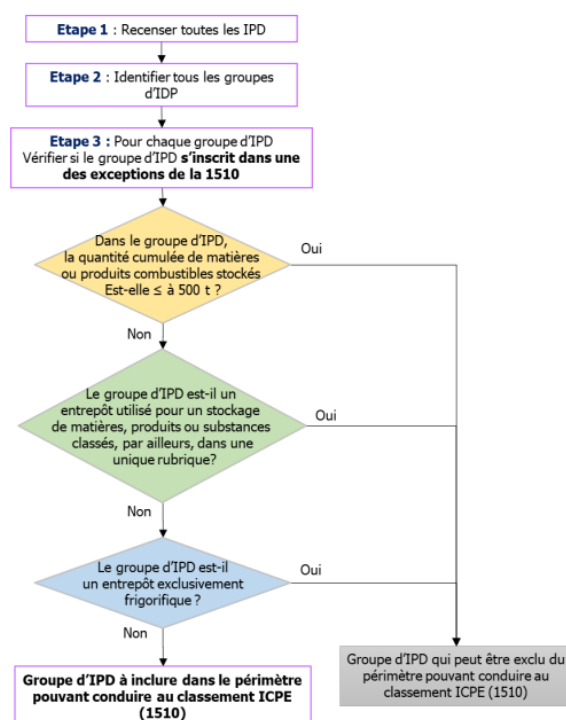
Conformément à l'énoncé de la rubrique 1510¹⁸³, le site est désormais assujetti à la rubrique 1510 s'il dispose d'un entrepôt couvert stockant des matières ou produits combustibles dans

¹⁸¹ Robin des bois– Normandie, « [Les incendies à la loupe](#) », 23 sept. 2021.

¹⁸² <https://aida.ineris.fr/reglementation/1510-stockage-matieres-produits-substances-combustibles-entrepots-couverts>.

¹⁸³ Rubrique 1510. Stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts <https://aida.ineris.fr/reglementation/1510-stockage-matieres-produits-substances-combustibles-entrepots-couverts>.

des quantités supérieures à 500 tonnes et si le volume de l'installation est au moins égal à 5 000 m³ ¹⁸⁴. Plusieurs étapes doivent être suivies pour identifier si un site relève de la rubrique 1510. Il faut tout d'abord regrouper les installations pourvues d'une toiture dédiée aux stockages (afin de déterminer l'assiette du volume à rechercher par la suite). Ensuite il convient de recenser les stocks de combustibles (afin de déterminer si le quota de 500 tonnes est dépassé ou non), et enfin exclure les exceptions.



Logigramme 1 : Déterminer le périmètre pouvant conduire au classement ICPE (1510)

Guide d'application de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 modifié relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510, Fiche Classement – Version validée le 8 février 2021

55. Regroupement des installations pourvues d'une toiture, dédiées au stockage. Les installations relevant de l'évaluation environnementale automatique¹⁸⁵, à partir du moment où les travaux, constructions et opérations d'aménagement au sens de la rubrique 39.a de l'annexe de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement (les travaux d'aménagement créant une emprise au sol ≥ 40 000 m² hors zone urbanisée (et non plus en fonction de la surface de plancher construit)), lorsqu'elles stockent des matières combustibles en quantité supérieure ou égale à 500 tonnes, le volume des entrepôts n'entre plus en ligne de compte, et l'installation est directement soumise à autorisation. Ainsi, si l'installation fait l'objet d'une

¹⁸⁴ Le site devra alors être déclaré si le volume en mètres carré est supérieur ou égal à 5 000 m³ mais inférieur à 50 000 m³, il devra être enregistré si ce volume est supérieur ou égal à 50 000 m³ mais inférieur à 900 000 m³, et il devra être autorisé au-delà de 900 000 m³.

¹⁸⁵ Au sens de la rubrique 39.a de l'annexe de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement.

évaluation environnementale systématique et qu'elle dépasse le quota précité, elle devient soumise à autorisation.

Pour les autres installations, conformément à la nouvelle rubrique, les conditions d'assujettissement à la classification sont le volume des entrepôts et les quantités stockés. Le calcul de ce volume s'articule désormais autour de la notion d'Installation Pourvues de toitures, Dédiées au stockage de combustibles (IPD), un groupe d'IPD étant défini comme étant constitué des IPD situés à moins de 40 mètres les uns des autres¹⁸⁶. Les limites de ces IPD ne constituent donc plus les limites des bâtiments mais les limites de ces groupements d'IPD. Précisions importantes : un groupe d'IPD peut, le cas échéant, être constitué d'une unique IPD¹⁸⁷, et inversement, une seule installation au titre de la rubrique 1510 peut être constituée de plusieurs IPD. Le calcul du volume précédemment énoncé est alors à rechercher dans ces IPD isolées ou dans ces groupes d'IPD. Ainsi, sous l'empire de l'ancienne réglementation, un bâtiment isolé dédié au stockage pouvait être exclu du classement de la rubrique 1510. Désormais, ce dernier se trouve intégré à un groupe de bâtiments lorsqu'il dépasse les critères de cette rubrique. En tout état de cause, si le volume total des IPD isolées ou d'un groupe d'IPD est inférieur à 5000 m³, le site ne sera pas classé sous la nomenclature 1510. Dans le cas contraire, la réglementation relative à la rubrique 1510 devient applicable sur le site.

Le caractère plus ou moins contraignant de cette réglementation dépend du régime de la rubrique auquel le site est assujéti (déclaration, enregistrement ou autorisation), en fonction du volume global du site¹⁸⁸. Il faut néanmoins rappeler qu'en principe seules les zones de stockage sont à intégrer dans le calcul du volume des IPD. Si un site comprend à la fois des cellules de stockage et des bureaux, des ateliers de fabrication, ou encore des encours de messagerie¹⁸⁹, alors les murs coupe-feu REI 120 permettent d'exclure du calcul du volume, ces zones non dédiées au stockage. En revanche, si ces zones non dédiées au stockage ne sont pas séparées des cellules de stockage par ce dispositif, l'ensemble de ces zones sera considéré comme IPD¹⁹⁰, ce qui peut augmenter artificiellement le volume considéré comme dédié au stockage. Cela peut avoir comme conséquence un changement de régime ICPE : le site peut passer à un régime ICPE supérieur, alors même qu'une partie de la zone n'est pas en réalité dédiée au stockage.

56. Recensement des stocks de combustibles. Pour cette deuxième étape, il est nécessaire de recenser toutes les matières ou produits combustibles stockés dans les IPD ou groupes

¹⁸⁶ « Chaque groupe d'IPD est ainsi constitué d'un ensemble d'IPD suffisamment éloigné de tout autre IPD pour considérer que les effets de tout autre IPD sur ce groupe d'IPD, et réciproquement, sont limités » (Guide d'application de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 modifié, relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510, p. 22).

¹⁸⁷ *Ibid*, p.22

¹⁸⁸ Le site doit obéir au régime de la déclaration si le volume en mètres carré est supérieur ou égal à 5 000 m³ mais inférieur à 50 000 m³, il devra obéir au régime de l'enregistrement si ce volume est supérieur ou égal à 50 000 m³ mais inférieur à 900 000 m³, et il devra obéir au régime de l'autorisation au-delà de 900 000 m³.

¹⁸⁹ V. *infra* § n°57.

¹⁹⁰ Guide d'application de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 modifié, *préc.* p.37.

d'IPD. Or, cette notion est très large. Il s'agit de toute matière ou produit, y compris les déchets, qui ne sont pas qualifiés d'incombustibles. Autrement dit, par principe toute matière est combustible et par exception seulement, certains produits ne le sont pas¹⁹¹.

Au sens de la définition précitée, les contenants, emballages et palettes doivent donc être comptabilisés en tant que matières combustibles, au même titre que les marchandises combustibles. A l'issue, si l'ensemble du stock de combustibles dépasse 500 tonnes, alors le site entre dans le périmètre de classement de la rubrique 1510¹⁹². Par cette méthode, de nombreux entrepôts logistiques seront dorénavant classés sous la rubrique 1510.

Exemples d'application – déterminer le périmètre pouvant conduire au classement ICPE (1510)

1^{er} cas

Exemple 1 : Déterminer le périmètre pouvant conduire au classement ICPE (1510) – cas 1

Etape 1 :
Dans ce cas, sont présentes 11 IPD.

Etape 2 :
Les 11 IPD forment 4 groupes d'IPD (en vert, orange, violet et jaune) dont un groupe d'IPD constitué d'une seule IPD en jaune.
En effet, pour chaque groupe d'IPD, toutes les autres IPD sont situées à plus de 40 mètres des IPD du groupe.

Etape 3 :
Dans ce cas :

- Les IPD 1-2-3-4 forment le groupe d'IPD vert, la **quantité cumulée** de matières ou produits combustibles stockés **est supérieure à 500 tonnes**. Avec ce niveau d'information, ce groupe ne peut pas être exclu du périmètre pouvant conduire au classement ICPE (1510).
- L'IPD 8 est éloignée d'une **distance supérieure à 40m** de tout autre IPD, cette seule IPD constitue son propre groupe d'IPD de moins de 500 tonnes de combustibles stockés. Elle peut être exclue du périmètre pouvant conduire au classement ICPE (1510).
- les IPD 5-6-7 forment le groupe orange, la **quantité cumulée** de matières ou produits combustibles stockés **est inférieure à 500 tonnes**. Ce groupe d'IPD peut donc être exclu du périmètre pouvant conduire au classement ICPE (1510).
- les IPD 9-10-11 forment le groupe d'IPD violet, la **quantité cumulée** de matières ou produits combustibles stockés **est supérieure à 500 tonnes**. Avec ce niveau d'information, ce groupe ne peut pas être exclu du périmètre pouvant conduire au classement ICPE (1510).

Guide d'application de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 modifié relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510, Fiche Classement – Version validée le 8 février 2021¹⁹³

57. Particularité des emballages. Concernant plus spécifiquement les emballages, lorsqu'ils sont en attente d'utilisation, ils sont classés dans leur rubrique respective (emballages

¹⁹¹ « *Matières ou produits incombustibles : matières ou produits qui ne sont pas susceptibles de brûler, sont qualifiés d'incombustibles des matières ou produits constitués uniquement de matériaux classés A1 ou A2-s1-d0 au sens de l'arrêté ministériel du 21 novembre 2002 ou des matières ou produits qualifiés comme incombustibles suite à la mise en œuvre d'essais réalisés selon un protocole reconnu par le ministère chargé de l'environnement* » Arrêté du 11 avril 2017 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510, JORF n°0091 du 16 avril 2017, Annexe I, définitions.

¹⁹² Sous réserve que le site rempli les critères de volume du point précédent.

¹⁹³ https://aida.ineris.fr/sites/aida/files/gesdoc/105134/fiches_classement_2021_VALIDEE.pdf.

plastique : 2663 / les palettes en bois : 1532...). En revanche, lorsqu'il s'agit des emballages liés au conditionnement (palette, film...), leur masse ou volume ne sont pas à comptabiliser spécifiquement. Leur masse ou leur volume sont à intégrer au volume ou à la masse globale du produit concerné : polymères (s'il s'agit d'un stockage de polymères), papier (s'il s'agit d'un stockage de papier), ou combustibles divers (rubrique ICPE 1510).

58. Recensement des stocks de combustibles : particularité chez les prestataires logistiques.

Lorsqu'une activité logistique est exercée sur un site, il est important de distinguer quelles marchandises sont considérées comme du stockage de combustibles (à prendre en compte dans le recensement), et quelles marchandises ne le sont pas. En effet, les colis en transit¹⁹⁴, stockés momentanément chez un prestataire logistique en attente d'une future livraison, n'entrent pas automatiquement dans le recensement du stockage de combustibles.

En principe, au sens de la rubrique 1510, un stockage est un endroit où sont déposés des matières ou produits¹⁹⁵, y compris pour une courte durée. Dans le cas particulier des plateformes logistiques, les colis en transit peuvent être considérés comme des « *encours de messagerie* » et non comme des stockages au sens de la rubrique 1510. A ce titre, les matières ou produits combustibles peuvent ainsi être considérés comme des encours de messagerie à une double condition : d'une part, il doit s'agir de colis en transit dont l'adresse d'expédition doit être connue au plus tard à leur réception, et d'autre part, ces colis doivent représenter une quantité inférieure ou égales à 2 jours du flux en transit sur la plateforme. *A contrario*, constituent *a minima* des stockages, des matières ou produits combustibles présents sur des supports type racks ou palettiers ; des matières ou produits combustibles entreposés sur plus deux niveaux ; ou des matières ou produits combustibles dont la destination finale ou l'adresse d'expédition n'est pas connue à leur réception¹⁹⁶.

Ainsi, il sera considéré que les plateformes logistiques sont dédiées au stockage dès lors que peuvent être présents des matières ou produits combustibles eux-mêmes considérées comme des stockages. Pour évaluer la quantité de stockage présent, en application des principes précédemment décrits, il convient de comptabiliser ces trois éléments constituant du stockage: la quantité maximale de matières ou produits combustibles entreposés au-delà du deuxième niveau ou sur des supports type racks ou palettiers ; la quantité maximale de matières ou produits combustibles dont la destination finale ou l'adresse d'expédition n'est pas connue à leur réception, notamment lorsqu'ils sont entreposés ailleurs que sur des supports de stockages type rack et non comptabilisés au premier point ; et enfin la quantité maximale des matières ou produits combustibles susceptible d'être présente au-delà d'un équivalent de 2 jours de flux en transit sur la plateforme. Si la somme de ces trois éléments dépasse 500 tonnes, alors la plateforme logistique est assujettie à la rubrique ICPE 1510¹⁹⁷.

Enfin, lorsqu'une plateforme accueille, cumulativement, des stockages dans des quantités supérieures à 500 tonnes de matières et produits combustibles et des zones dédiées aux

¹⁹⁴ Colis en transit : « *colis en cours d'acheminement vers sa destination. Pour qu'un colis soit considéré en transit au sein d'une plateforme, son adresse d'expédition doit être connue au plus tard à sa réception* » (Guide d'application de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 modifié, *préc.*, p. 62).

¹⁹⁵ *Ibid.* p. 63.

¹⁹⁶ *Ibid.*

¹⁹⁷ Sous réserve que le site remplisse les critères de volume : 5 000 m³ minimum.

encours de messagerie, ces dernières zones dites de « *messagerie* », qui en principe ne sont pas considérées comme des zones de stockage, doivent être séparées par un dispositif REI 120 des zones dédiées au stockage. Dans le cas contraire, ces zones de messagerie devront être intégrées dans le volume de l'IPD. Dans ce cas, le volume à considérer pour déterminer le régime au titre de la rubrique 1510 (déclaration, enregistrement ou autorisation) est le volume global cumulé des zones mixtes stockages / messagerie. Le site peut donc changer de régime, en passant par exemple du régime de l'enregistrement au régime de l'autorisation qui a des règles plus contraignantes. En outre, en cas de classement de la plateforme au titre de la rubrique 1510, les prescriptions de l'arrêté s'appliquent alors à l'ensemble de la plateforme, en l'absence de dispositif de séparation des différentes zones¹⁹⁸.

59. Exceptions. Pour conclure ou non à l'application de la réglementation ICPE 1510, il convient enfin de vérifier que la situation ne relève pas d'une exception. Les exceptions indiquées dans le libellé de la rubrique 1510 excluent du champ d'application de cette rubrique certains sites :

- Les entrepôts (ou groupe d'IPD) qui contiennent une masse totale de moins de 500 tonnes de matières ou produits combustibles (toute typologie de combustibles confondus) ;
- Les entrepôts (ou groupe d'IPD) utilisés pour le stockage de matières qui relèvent d'une autre rubrique unique plus spécifique de la nomenclature¹⁹⁹ ;
- Les entrepôts (ou groupe d'IPD) exclusivement frigorifiques ;
- Les bâtiments destinés exclusivement au remisage des véhicules à moteur et de leur remorque ;
- Les établissements recevant du public.

60. Particularité de l'exception de la « rubrique unique ». La rubrique ICPE 1510 énonce qu'un entrepôt est considéré comme utilisé pour le stockage de produits classés dans une unique rubrique de la nomenclature dès lors que la quantité totale d'autres matières ou produits combustibles présente dans cet entrepôt est inférieure ou égale à 500 tonnes. Autrement dit, lorsque le classement au titre de la rubrique 1510 n'est pas possible. Ainsi, pour pouvoir être classé comme un entrepôt « *spécialisé* » et donc relever de la « *rubrique unique* », il faut une seule rubrique pour les matières combustibles (ex : un entrepôt qui ne classe que du papier sera affilié à la rubrique 1530), ou bien, s'il y a un classement des matières combustibles possible sous plusieurs rubriques possibles :

- il faut identifier toutes les rubriques « spécialisées » (hors 1510) et le tonnage global de toutes les matières combustibles.
- il faut exclure une rubrique « spécialisée » du tonnage global (à faire pour chaque rubrique spécialisée identifiée). Si dans une configuration, le tonnage restant est inférieur à 500 tonnes, alors le site peut être classé sous cette rubrique « spécialisée »²⁰⁰.

¹⁹⁸ Guide d'application de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017, *préc.* p. 64.

¹⁹⁹ Un entrepôt est considéré comme utilisé pour le stockage de produits classés dans une unique rubrique de la nomenclature dès lors que la quantité totale d'autres produits combustibles est inférieure ou égale à 500 tonnes.

²⁰⁰ Présentation de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie, Stockage de matières combustibles : Évolution réglementaire de septembre 2022, 22 juin 2021.

| | |
|--|-------|
| 1. Entrant dans le champ de la colonne « évaluation environnementale systématique » en application de la rubrique 39. a de l'annexe de l'article R. 122-2 du code de l'environnement | (A-1) |
| 2. Autres installations que celles définies au 1, le volume des entrepôts étant : | |
| a) Supérieur ou égal à 900 000 m ³ | (A-1) |
| b) Supérieur ou égal à 50 000 m ³ mais inférieur à 900 000 m ³ | (E) |
| c) Supérieur ou égal à 5 000 m ³ mais inférieur à 50 000 m ³ | (DC) |
| Un entrepôt est considéré comme utilisé pour le stockage de produits classés dans une unique rubrique de la nomenclature dès lors que la quantité totale d'autres matières ou produits combustibles présente dans cet entrepôt est inférieure ou égale à 500 tonnes. » | |

Rubrique 1510. Stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts²⁰¹

61. Obligations légales des entrepôts logistiques relevant de la rubrique 1510. Les obligations légales qui incombent aux prestataires logistiques sont nombreuses, et découlent de plusieurs arrêtés²⁰². L'arrêté du 11 avril 2017 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510²⁰³ a été modifié par la nouvelle réglementation post-Lubrizol. De fait, de nouvelles obligations, transposant parfois des obligations auxquelles sont redevables les établissements Seveso²⁰⁴, sont mises à la charge des exploitants. Par exemple, l'étude de dangers devra dorénavant mentionner les types de produits de décomposition susceptibles d'être émis en cas d'incendie important²⁰⁵. De même, tout exploitant soumis à la rubrique 1510 devra tenir à disposition de l'inspection des installations classées les éléments des rapports de visites de risques portant sur les constats et sur les recommandations issues de l'analyse des risques menée par l'assureur dans l'installation²⁰⁶. De plus, les différents opérateurs et intervenants dans l'établissement, y compris le personnel des entreprises extérieures, devront recevoir une formation sur les risques des installations, la conduite à tenir en cas de sinistre et, s'ils y contribuent, sur la mise

²⁰¹ <https://aida.ineris.fr/reglementation/1510-stockage-matieres-produits-substances-combustibles-entrepots-couverts>.

²⁰² Prescriptions générales : Arrêté du 11/04/17 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510, y compris lorsqu'ils relèvent également de l'une ou plusieurs des rubriques 1530, 1532, 2662 ou 2663 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.
- Régime de la déclaration : Arrêté du 11/04/17 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510, y compris lorsqu'ils relèvent également de l'une ou plusieurs des rubriques 1530, 1532, 2662 ou 2663 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.
- Régime de l'enregistrement : Arrêté du 11/04/17 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510, y compris lorsqu'ils relèvent également de l'une ou plusieurs des rubriques 1530, 1532, 2662 ou 2663 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.
- Régime de l'autorisation : Arrêté du 24/09/20 relatif au stockage en récipients mobiles de liquides inflammables, exploités au sein d'une installation classée pour la protection de l'environnement soumise à autorisation.

²⁰³ Arrêté du 11 avril 2017, *préc.*.

²⁰⁴ Les sites classés Seveso sont les installations industrielles les plus dangereuses.

²⁰⁵ Arrêté du 11 avril 2017, *préc.*, Annexe II. 1.2.1.

²⁰⁶ *Ibid*, Annexe II.1.2.

en œuvre des moyens d'intervention²⁰⁷. Enfin, la nouvelle réglementation impose également une obligation d'élaboration d'un plan de défense incendie (PDI) à tous les entrepôts, quel que soit leur régime administratif²⁰⁸. La charge de ces obligations légales repose sur l'exploitant de l'installation.

En résumé :

La réglementation post-Lubrizol a profondément modifié la réglementation encadrant l'activité d'entreposage. Les prestataires logistiques doivent se mettre en adéquation avec cette nouvelle réglementation, cette dernière visant désormais une grande partie des entrepôts, de sorte que tous les prestataires logistiques soient visés. L'une des évolutions majeures de la réglementation est de considérer le classement d'un entrepôt sous une rubrique ICPE unique 1510, et ce afin de mettre fin au système de « saucissonage » des installations. Cette nouvelle méthode de classification conduit à classer sous la rubrique ICPE 1510, des entrepôts logistiques qui ne l'étaient pas auparavant.

Malheureusement, de nombreux prestataires n'ont pas encore conscience ou connaissance de cette nouvelle réglementation et de l'impact que cette dernière peut potentiellement avoir sur leur exploitation. Or, cette nouvelle réglementation cible particulièrement ces entrepôts. Par ailleurs, des règles particulières s'appliquent aux prestataires logistiques quant aux méthodes de classification sous la rubrique 1510.

De fait, de nouvelles obligations, transposant parfois des obligations auxquelles sont redevables les établissements Seveso, sont mises à la charge des exploitants.

§2 : Charge des obligations légales incombant à l'exploitant de l'installation

62. Risques industriels majeurs liés à l'entreposage. Le risque industriel majeur existe surtout dans la phase d'entreposage des activités logistiques. Pour déterminer à qui incombent ces obligations légales de prévention des risques industriels dans la *supply chain*, deux situations peuvent se présenter : soit l'entreposage se fait sur le site du prestataire logistique, soit l'entreposage se fait sur le site du donneur d'ordre. Il est alors nécessaire d'analyser les obligations légales pour le client et le prestataire. Le prestataire logistique exerçant son activité dans sa propre installation sera redevable de toutes les obligations légales précédemment étudiées. En revanche, lorsque l'activité est exercée directement sur le site industriel du donneur d'ordre, on peut se demander à qui incombent toutes ces obligations, et plus particulièrement qui est l'exploitant du site industriel.

63. Notion d'exploitant d'un site industriel. Au regard de la réglementation ICPE, l'exploitation d'une installation relève de la responsabilité de l'exploitant désigné dans le

²⁰⁷ *Ibid*, Annexe II.13.

²⁰⁸ *Ibid*, Annexe II.23.

permis d'exploiter. Il lui revient donc d'assurer la conformité de ses installations²⁰⁹. Cependant, l'exploitant ICPE peut dans certains cas s'avérer difficile à identifier, notamment lorsqu'un site industriel a plusieurs exploitants. Se pose alors la question de savoir qui est redevable des obligations légales de la réglementation ICPE. En effet, le Code de l'environnement ne définit pas l'exploitant d'un site comme celui qui est nécessairement déclaré et connu de l'administration. Conformément à l'article L. 160-1 du Code de l'environnement, « *l'exploitant s'entend de toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui exerce ou contrôle effectivement, à titre professionnel, une activité économique lucrative ou non lucrative* ». Déterminer qui est redevable des obligations légales et réglementaires n'est donc pas si évident, puisque dans certain cas, il y a un exploitant en titre (le donneur d'ordre), et un exploitant effectif (le prestataire logistique). Par ailleurs, la Cour de cassation²¹⁰ a estimé que « *si le titulaire de l'autorisation administrative est exploitant de l'installation, la personne exerçant effectivement l'activité dispose également de cette qualité* ». Dès lors, plusieurs personnes peuvent être tenues des obligations légales des ICPE : l'exploitant en titre (connu de l'administration) et l'exploitant de fait (exploitant effectivement le site) ou encore les deux exploitants solidairement.

64. L'hypothèse d'un changement de mode d'exploitation. Pour éviter toute insécurité juridique, il est nécessaire que le nouvel exploitant, le prestataire logistique, déclare ce changement partiel aux autorités compétentes, en précisant les rubriques de la nomenclature concernées par ce changement²¹¹. Cette procédure, qui est par ailleurs une obligation légale²¹², évitera tout contentieux entre les parties, car elle permet de lever le doute sur l'identité de l'exploitant exerçant effectivement l'activité de prestation logistique.

De plus, un dialogue avec les autorités compétentes peut s'avérer utile lorsque par exemple le prestataire logistique exerce l'activité de prestation logistique, alors que le donneur d'ordre contrôle cet exercice effectivement. Ce dialogue pourra éviter les recours en contentieux entre les cocontractants.

65. Transfert des obligations légales. Rien n'interdit au donneur d'ordre de transférer les obligations légales au prestataire logistique qui effectue sa prestation au sein même du site du donneur d'ordre. Par ailleurs, légalement les obligations incombent au prestataire logistique en qualité d'exploitant effectif. En effet, le prestataire logistique étant l'exploitant effectif des lieux, déclaré et connu de l'administration, il est redevable de toutes les obligations légales évoquées précédemment sur le site de son donneur d'ordre. Cependant, le contrat portant sur les prestations logistiques devra être rédigé sans équivoque, en formalisant la répartition des obligations et des responsabilités des parties.

66. Importance des aménagements contractuels des obligations légales. En cas de manquements aux divers obligations légales dans les locaux consacrés aux prestations logistiques, le donneur d'ordre (exploitant en titre du site) sera le premier inquiété par

²⁰⁹ Foire aux questions - Webinaire du 22 juin 2021 – Evolutions réglementaires post-incendie du 26/09/2019 à Rouen : https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/faq_webinaire_22juin21_-vf.pdf.

²¹⁰ Cass. crim. 13 janvier 2015, 13-88.183, Bull. *crim.* 2015, n° 17.

²¹¹ Par ex. : formulaire de déclaration de changement d'exploitant d'une installation classée relevant du régime de déclaration : https://www.formulaires.service-public.fr/gf/cerfa_15273.do.

²¹² C. envir., art. R. 512-68 et R. 181-47.

l'administration compétente. Néanmoins, il pourra rapporter la preuve qu'il n'est pas l'exploitant effectif de la partie du site consacrée aux prestations logistiques, en transmettant par exemple le contrat organisant la prestation logistique. Ce contrat, d'ordre privé, n'est cependant pas opposable de plein droit à l'administration. Mais s'il est porté à sa connaissance, l'administration pourra se fonder sur ce contrat pour déterminer *in concreto* qui était redevable des obligations légales. Cependant, l'interprétation qu'en fera l'administration ou le juge ne sera pas nécessairement la même que celle des parties au contrats. C'est pourquoi il est préconisé de bien aménager contractuellement les obligations de chacun en ce qui concerne la réglementation ICPE. Il faudra notamment déterminer précisément, qui est redevable des obligations légales de la réglementation ICPE (équipement, mise en conformité, etc.) et qui engage sa responsabilité en cas de manquements.

En conclusion, la réglementation post-Lubrizol a créé à la charge des exploitants de sites industriels des obligations nouvelles visant à prévenir les accidents industriels majeurs. Les classifications des prestations logistiques et des prestataires logistiques n'apportent pas un éclairage suffisant pour désigner qui aura la charge desdites obligations. Le contrat organisant la prestation logistique est en revanche déterminant. L'analyse des pratiques contractuelles actuelles s'avère alors cruciale pour s'assurer que le risque industriel majeur est correctement maîtrisé par les prestataires logistiques.

En résumé :

Le prestataire logistique exerçant son activité dans sa propre installation sera redevable de toutes les obligations légales issues de la réglementation ICPE. En revanche, lorsque l'activité est exercée directement sur le site industriel d'un donneur d'ordre, le départage des obligations de chacun selon l'identité de l'exploitant du site où sont effectuées les prestations logistiques. Le Code de l'environnement ne définit pas l'exploitant d'un site comme celui qui est nécessairement déclaré et connu de l'administration, puisque l'exploitant est celui « *qui exerce ou contrôle effectivement* » une activité. Dès lors, plusieurs personnes peuvent être tenues des obligations légales des ICPE : l'exploitant en titre (connu de l'administration) et l'exploitant de fait (exploitant effectivement le site) ou encore les deux exploitants solidairement. Cette notion d'exploitant, qui sera redevable des obligations issues de la réglementation ICPE, s'apprécie donc *in concreto*.

CONCLUSION DE LA PARTIE 1

67. Les accidents industriels majeurs des dernières années, en particulier l'incendie de l'usine Lubrizol en 2019, ont nécessité une révision de la réglementation afin d'encadrer le risque industriel majeur, et prévenir autant que possible l'accident qui pourrait en résulter.

L'encadrement légal des risques industriels majeurs suppose avant tout que soit défini le risque mais également identifié les personnes soumises à la réglementation. Le présent rapport propose ainsi que soit défini le risque industriel majeur comme l'événement accidentel, qui se produit sur un site industriel classé, et qui entraîne des conséquences dommageables pour le personnel sur le site, pour les populations alentours, pour les biens, privés ou publics, et pour l'environnement. Il est également recommandé de le distinguer de l'accident industriel majeur et de la catastrophe technologique, cette dernière étant seulement ouverte à l'indemnisation dans les limites des articles L. 128-1 et suivants du Code des assurances.

Les acteurs de la supply chain impactés par la réglementation sont nombreux et il n'existe pas de classification légale permettant de les répertorier par identité ou par nature de prestation. En l'absence de dispositions internationales et/ou nationales, les obligations des prestataires logistiques sont encadrées par des dispositions contractuelles. Cependant ces modalités contractuelles nuisent à la sécurité juridique des prestataires logistiques notamment lors de l'examen de ses obligations portées devant le juge. L'absence de contrat-cadre régulant l'activité de prestation logistique permet en effet au juge de requalifier le contrat et partant de modifier les contours des obligations qui avaient été envisagées par les parties. Or, celles-ci sont désormais soumises à une réglementation plus contraignante intégrant des dispositions initialement requises des seuls sites classés SEVESO. Parmi les obligations nouvelles, une étude de dangers plus complète est attendue, ou encore la mise à la disposition du préfet d'un état des matières stockées combustibles ou non. La nouvelle réglementation crée également l'obligation d'élaboration d'un plan de défense incendie (POI) à tous les entrepôts. A ces obligations nouvelles s'ajoute une nouvelle méthode de classification qui amène à classer sous la rubrique ICPE 1510 des entrepôts de logistiques jusqu'alors non visés par la réglementation.

L'ensemble des dispositions crée donc à la charge de l'exploitant du site de nouvelles obligations, de sorte que le prestataire logistique exerçant son activité dans sa propre installation devra s'y conformer. L'absence de réglementation encadrant l'activité de prestation logistique rappelée par le présent rapport suggère alors qu'une analyse de la gestion des risques soit menée.

PARTIE 2 : GESTION DES RISQUES INDUSTRIELS MAJEURS

68. Lorsqu'un fait générateur de dommage survient (du simple incident jusqu'à l'accident), plusieurs régimes de responsabilité coexistent : le régime découlant d'une infraction pénale, le régime de réparation de la responsabilité civile et enfin le régime administratif découlant d'une méconnaissance des obligations de nature administrative. Ces différents régimes de responsabilité répondent à des objectifs distincts et peuvent donc se cumuler.



@Iolande VIRICEL / Ingénieure de recherches (CUREJ - EA4703) / iolande.viricel@univ-rouen.fr

7

En matière pénale, il s'agit d'identifier le responsable d'une infraction et de sanctionner son auteur.

L'identification d'un responsable pénal répond ainsi à deux principes :

- Le premier principe est celui de la légalité des délits et des peines. Cela signifie qu'une personne ne peut être sanctionnée pénalement que si un texte prévoit spécifiquement le comportement répréhensible, mais également la sanction encourue.
- Le second principe est celui de la personnalité de la peine. Cela signifie que seule la personne désignée par l'infraction peut engager sa responsabilité pénale. Contrairement à la responsabilité civile, il n'y a pas (ou très peu) d'infractions sanctionnant une personne du fait d'autrui.

A l'inverse, une action civile permet à la victime d'obtenir l'indemnisation de ses préjudices matériels et/ou corporels. Les règles de responsabilité seront alors différentes selon le litige.

- La responsabilité civile contractuelle résulte de l'inexécution ou de la mauvaise exécution d'un contrat. Par exemple : le prestataire qui n'exécute pas ou seulement partiellement sa prestation engagera sa responsabilité contractuelle envers l'acheteur.
- En revanche, on peut engager la responsabilité civile extracontractuelle, (ou délictuelle, les termes sont synonymes²¹³) lorsqu'une personne cause un dommage à

²¹³ NB : **distinction délit/responsabilité délictuelle** : lorsque l'on fait référence à la responsabilité délictuelle, en aucun cas il est renvoyé aux règles de droit pénal sanctionnant un délit. L'expression « *responsabilité civile* »

autrui en l'absence de toute relation contractuelle. Par exemple : un arbre qui tombe sur le toit de la maison voisine engage la responsabilité civile extracontractuelle du propriétaire de l'arbre.

Autre précision importante : la victime qui entend agir en responsabilité contre l'auteur de son dommage doit choisir le bon fondement de son action. Cependant, en vertu du principe de non-cumul des responsabilités contractuelle et délictuelle, la victime a l'obligation de fonder son action sur les règles issues de la responsabilité contractuelle. Par exemple si une victime glisse sur le sol d'un magasin, elle pourrait envisager un recours fondé sur la responsabilité du fait des choses. Cependant, si cette victime glisse après avoir réglé ses achats, alors une relation contractuelle est établie et la victime devra obligatoirement fonder son action sur les règles de responsabilité contractuelle.

Enfin, l'auteur d'un dommage peut également engager sa responsabilité envers l'administration et subir une sanction administrative en cas de manquement à une obligation légale.

Cette seconde partie propose ainsi d'analyser successivement les régimes de responsabilités civiles (chapitre 1) et pénales (chapitre 2). Ces éléments permettront enfin d'analyser les options de management de risques (chapitre 4).

délictuelle » est bien limitée à l'indemnisation des événements produisant un dommage hors contrat et sans qu'une infraction pénale ne soit requise.



Chapitre 1 : Analyse des responsabilités civiles

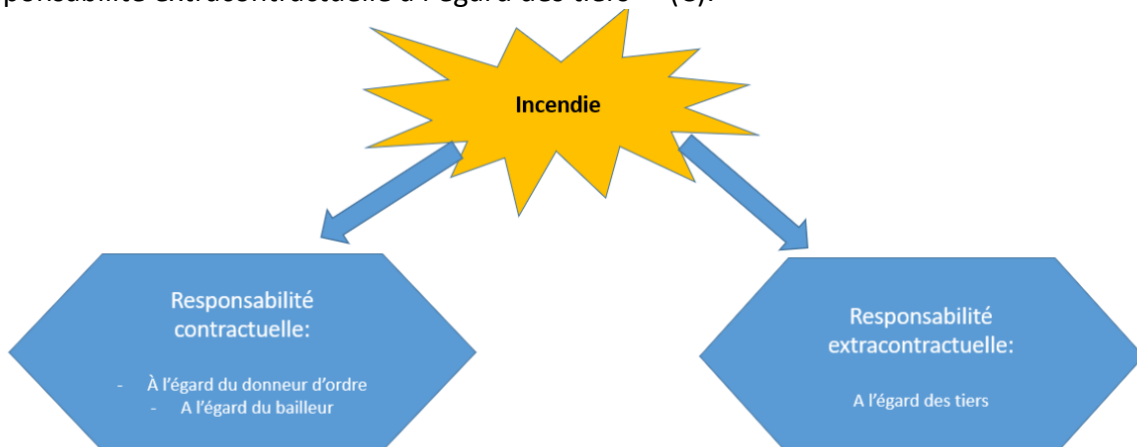
69. Un prestataire logistique peut, en cas d'accident industriel majeur, engager sa responsabilité à plusieurs titres. Il engage sa responsabilité contractuelle à l'égard de ses partenaires commerciaux (§1), sa responsabilité extracontractuelle à l'égard des tiers (§2) et enfin sa responsabilité administrative envers les autorités (§3).

Section 1 : Analyse des responsabilités contractuelles

70. Le prestataire logistique engage sa responsabilité contractuelle à l'égard de plusieurs acteurs en cas d'incendie (§1). Il est également responsable à l'égard de son donneur d'ordre en cas de dommage (§2) et est responsable de la sécurité de ses salariés (§3).

§1 : Responsabilité contractuelle du prestataire logistique en cas d'incendie

71. Responsabilités encourues en cas d'incendie. Un accident industriel est particulièrement redouté des prestataires logistiques. Lorsque cet accident se produit, la responsabilité du prestataire logistique peut être engagée sur plusieurs fondements juridiques, cette responsabilité peut être engagée à l'égard de ses cocontractants et à l'égard des tiers lésés par l'incendie. Ainsi, lors d'un incendie, un prestataire logistique engage sa responsabilité contractuelle à l'égard de ses cocontractants (donneur d'ordre (A) , bailleur (B)) et sa responsabilité extracontractuelle à l'égard des tiers²¹⁴ (C).



A) Responsabilité à l'égard du donneur d'ordres

72. Incendie lors d'un stockage de marchandises. Dans le cadre d'une prestation logistique, des marchandises peuvent être amenées à être stockées sur le site du prestataire logistique. Lorsqu'un incendie s'y produit, il y a un risque que la marchandise périsse. Le prestataire logistique engage alors sa responsabilité vis-à-vis du donneur d'ordres en cas de destruction de la marchandise qui lui a été confiée.

²¹⁴ V. *Infra* § n°93.

73. Particularité des contrats de prestation logistique. Déterminer dans quelle mesure la responsabilité du prestataire logistique sera engagée et quelle en sera l'étendue est complexe, puisque ni l'activité de prestation logistique, ni le contrat organisant une prestation logistique ne sont encadrés juridiquement²¹⁵. La doctrine et les prestataires logistiques eux-mêmes semblent néanmoins reconnaître une forme de classification allant d'une activité de prestation logistique (le 1PL) à plusieurs activités de prestations logistiques (5PL)²¹⁶. En fonction du contrat établi entre le prestataire logistique et son donneur d'ordre, mais également en fonction de l'interprétation que le juge va donner à ce contrat, les obligations et la responsabilité des prestataires logistiques peuvent varier d'un prestataire à un autre, et d'un contrat à un autre. Le juge pourrait même qualifier lui-même la prestation lorsqu'aucun contrat n'a été établi par écrit, voire procéder à une requalification du contrat lorsque celui-ci n'est pas clair ou n'était pas en adéquation avec les obligations mises à la charge du prestataire logistique.

74. Insécurité juridique des contrats de prestation logistique. Ainsi, il plane une sorte d'insécurité juridique sur les contrats de prestation logistique, surtout lorsque les contrats sont mal rédigés, d'autant qu'il n'existe pas de « contrat-type »²¹⁷ portant sur les prestations logistiques. Face à cette absence d'encadrement légal des contrats portant sur les prestations logistiques, la détermination de la responsabilité contractuelle du prestataire logistique vis-à-vis du donneur d'ordre correspond en réalité à du cas par cas. Des réponses peuvent être apportées par la jurisprudence, qui, en fonction de la qualification du contrat, applique au prestataire logistique le régime de tel ou tel contrat existant (contrat de dépôt, contrat de transport, contrat de commission de transport, ou encore contrat d'entreprise).

75. Responsabilité du prestataire logistique en tant que dépositaire. Lorsque la responsabilité d'un prestataire logistique est retenue en tant que dépositaire, il lui appartient d'adopter les mesures de sécurité nécessaires pour se prémunir contre les risques, notamment ceux d'un incendie. A défaut, sa responsabilité sera engagée en cas d'incendie. Il ne pourra pas notamment se prévaloir du critère de l'imprévisibilité, qui est l'un des éléments caractéristiques de la force majeure qui permet d'exonérer le prestataire de sa responsabilité. En l'absence de mesures de prévention, un incendie devient en effet tout à fait prévisible. Ainsi, la jurisprudence a reconnu que le défaut d'alarme incendie peut empêcher le dépositaire de se prévaloir de la force majeure, le critère d'irrésistibilité ne pouvant être retenu. En effet, cette omission exclut toute force majeure, « *dès lors qu'elle a empêché de détecter et de maîtriser immédiatement l'incendie* »²¹⁸.

²¹⁵ V. *supra* n°17.

²¹⁶ *Ibid.*

²¹⁷ Dans le domaine du transport, les contrats-types sont des textes réglementaires qui régissent certains types d'activités et qui s'appliquent de plein droit à défaut de convention écrite contraire. Ils concernent l'ensemble ou certaines des matières mentionnées à l'article L. 1432-2 du code des transports.

²¹⁸ CA Paris, Pôle 5, Chambre 5, 23 septembre 2021, RG n° 20/03239, N° Portalis 35L7-V-B7E-CBPRB, fiche IDIT n°25211.

B) Responsabilité à l'égard du bailleur

76. Principe de responsabilité. Lorsqu'un incendie a lieu dans un entrepôt loué par un prestataire logistique identifié comme le « preneur », les articles 1733 et suivants du Code civil lui sont applicables. Conformément à l'article 1733 du Code civil, le preneur doit répondre de tout incendie, de plein droit, à moins qu'il ne prouve que l'incendie soit arrivé par cas fortuit ou force majeure²¹⁹, par vice de construction²²⁰, ou que le feu a été communiqué par une maison voisine.

77. Présomption de responsabilité. Le prestataire logistique reste soumis à cette présomption de responsabilité de l'article 1733 du Code civil même lorsque la cause de l'incendie reste inconnue ou qu'il est impossible d'affirmer la cause réelle de l'incendie²²¹. En effet, dès lors que l'origine de l'incendie est indéterminée, le preneur peut difficilement rapporter l'existence d'une cause d'exonération en lien avec l'origine de l'incendie²²². Les décisions de justice en la matière appliquent rigoureusement cette présomption. Ainsi, lorsque la cause de l'incendie est inconnue, la charge de la preuve d'un cas d'exonération pèse sur le preneur, si bien que le doute ne suffit pas à l'exonérer de sa responsabilité qui est présumée²²³. En l'absence de preuve d'un cas d'exonération, la présomption de responsabilité du locataire s'applique²²⁴, « étant rappelé que l'absence de faute du locataire n'est pas une cause d'exonération de ladite responsabilité au sens de l'article 1733 »²²⁵.

78. Exonération en cas de force majeure. En cas d'incendie volontaire dont l'auteur est resté inconnu, le preneur ne peut être tenu des conséquences de l'incendie que si celui-ci a pu être facilité par une négligence qui lui soit imputable²²⁶. En effet, cette circonstance est de nature à priver cet événement de son caractère extérieur, imprévisible et irrésistible, critères cumulatifs exigés pour caractériser une force majeure exonératoire de responsabilité. Dans le cas contraire, l'absence de preuve d'une négligence fautive du preneur ayant facilité la naissance ou la propagation de l'incendie, l'incendie criminel constitue une force majeure exonérant le preneur de sa responsabilité²²⁷. Mais l'affirmation selon laquelle l'incendie aurait été provoqué par des auteurs inconnus ne permet pas de caractériser l'extériorité de la cause de l'incendie dès lors qu'il est établi que le preneur mettait les locaux qu'il louait, à disposition de diverses personnes, y compris à des personnes qui y habitaient de manière permanente.

²¹⁹ « Le cas fortuit ou la force majeure est en principe un évènement qui n'est attribuable à personne. Mais, lorsque le dommage a été causé exclusivement par le fait d'un tiers, même non fautif, et que ce fait était irrésistible et imprévisible pour celui dont la responsabilité est recherchée, il constitue pour ce dernier une cause d'exonération totale. La victime peut alors se retourner contre le tiers », CA Papeete, ch. com., 18 juin 2020, n° 17/00103.

²²⁰ Le vice de construction n'a pas à revêtir les caractères de la force majeure. Pour exemple, le défaut d'entretien par le bailleur est assimilable à un vice de construction, CA Papeete, ch. com, 18 Juin 2020, *préc.*

²²¹ *Ibid.* – V. aussi : Cass. 3e civ., 9 nov. 2010, n°09-69.910.

²²² *Ibid.*

²²³ CA Aix-en-Provence, Ch. 1-5, 15 déc. 2022, n° 19/15485.

²²⁴ CA Aix-en-Provence, 1re et 4e ch. Réu., 10 janv. 2019, n° 16/05608.

²²⁵ CA Paris, Pôle 2, ch. 5, 15 sept. 2020, n° 19/10396.

²²⁶ CA Paris, Pôle 4, ch. 8, 25 janv. 2023, n° 20/16054.

²²⁷ CA Grenoble, 2e ch. civ., 25 févr. 2020, n° 14/04558.

De ce fait, en l'absence de preuve d'une cause exonératoire, l'incendie est imputable au preneur qui doit en répondre envers le bailleur, voire envers les tiers²²⁸.

79. Pluralité de locataires. Enfin, en vertu de l'article 1734 du Code civil, s'il y a plusieurs locataires, tous sont responsables de l'incendie, proportionnellement à la valeur locative de la partie de l'immeuble qu'ils occupent ; à moins d'une part qu'ils ne prouvent que l'incendie a commencé dans l'habitation de l'un d'eux, auquel cas celui-là seul en est tenu ; ou d'autre part que quelques-uns prouvent que l'incendie n'a pu commencer chez eux, auquel cas ceux-là n'en sont pas tenus. En cas de jouissance d'une partie des lieux par le propriétaire, assimilable à celle du locataire, le preneur demeure responsable de l'incendie qui s'est déclaré dans les lieux qu'il occupe exclusivement. En effet, aucun texte n'édicte au profit du locataire, « une présomption de responsabilité contre le bailleur qui occupe une partie de l'immeuble incendié. Conformément aux règles de droit commun, le locataire doit établir l'existence d'une faute légalement imputable au bailleur contre lequel il poursuit la réparation d'un dommage causé par le sinistre »²²⁹.

En résumé :

Un incendie chez un prestataire logistique engage sa responsabilité contractuelle envers ses cocontractants. Il engage notamment sa responsabilité à l'égard de ses donneurs d'ordre dans le cas de destruction de marchandises, responsabilité dont l'étendue dépend de la nature des obligations qu'il a envers ses donneurs d'ordre. Pèse sur lui également une présomption de responsabilité envers son bailleur en cas de location de l'installation qu'il utilise, quand bien même l'origine de l'incendie est inconnue.

§2 Responsabilité contractuelle au sein des différents contrats commerciaux en cas de dommage

80. Insécurité juridique quant à la qualification unitaire ou distributive des prestations logistiques. Dans la chaîne de valeur logistique, en fonction des obligations mises à la charge du prestataire, la responsabilité et l'étendue de la responsabilité n'est pas la même. Une difficulté peut émerger notamment en cas de litige, lorsqu'il s'agit de classer les obligations d'un prestataire en fonction de leur importance. En effet, si l'une des obligations semble prépondérante par rapport aux autres qui demeurent accessoires, alors les autres obligations devront obéir au régime de cette obligation principale (exemple : phase de dépôt durant un contrat de transport, cette phase de dépôt devra alors obéir au régime du contrat de transport). Cependant, il est possible que parmi les obligations du prestataire, aucune obligation ne soit prépondérante, car chacune constitue un pilier important pour la réalisation du résultat final. Dans ce cas, pour déterminer la responsabilité du prestataire, il faudra pratiquer un « découpage » des obligations en procédant à une qualification distributive. Le régime de responsabilité du prestataire sera alors déterminé en fonction de l'obligation au cours de laquelle le dommage ou la faute a eu lieu.

²²⁸ CA Paris, Pôle 4, ch. 8, 22 févr. 2023, n° 20/06716.

²²⁹ CA Aix-en-Provence, 1re et 4e ch. réu., 10 janv. 2019, n° 16/05608.

81. Critères de l'obligation principale. En somme, l'engagement de la responsabilité du prestataire dépend de l'existence d'une obligation dominante, avec des obligations accessoires qui peuvent suivre le régime de l'obligation principale, l'obligation principale étant celle en l'absence de laquelle le contrat n'a plus de raison d'être.

Deux critères peuvent être utilisés :

- Un critère économique : l'obligation principale est celle dont la valeur pécuniaire est la plus importante ;
- Un critère subjectif : l'obligation principale est la prestation qui a été la cause déterminante de l'engagement du donneur d'ordre.

82. Illustrations. La jurisprudence a pu admettre que constitue un contrat de transport et non pas un contrat de dépôt l'hypothèse où l'entreposage des biens dans les locaux du transporteur ne constituait qu'une modalité d'exécution du contrat de transport²³⁰. De la même façon l'entreposage d'une marchandise dans l'entrepôt d'un transporteur sous couvert d'une lettre de voiture avec destinataire bien défini obéit au régime du contrat de transit, et non au régime du dépôt. *A contrario*, l'entreposage, compte tenu notamment de sa durée (4 jours) ne peut être considéré comme un accessoire du contrat de transport mais forme un contrat distinct obéissant au régime du contrat de dépôt²³¹.

81. Contrat *sui generis*. Enfin, lorsque le litige parvient jusqu'au juge, une troisième possibilité, plus rare, est possible. En effet, lorsqu'aucune des obligations n'est prépondérante (qualification unitaire), et que les obligations ne peuvent être divisibles (qualification distributive), ce contrat obéira alors au régime des contrats innommés. Ces contrats *sui generis*, qui ne font pas partie des contrats nommés (comme c'est le cas pour les contrats de dépôt, de transport...), suivront alors les règles de droit commun des contrats du Code civil. En général s'agissant de prestations, à savoir d'obligations de faire, la jurisprudence applique le régime du contrat d'entreprise²³², plus particulièrement du contrat de louage ou d'industrie²³³.

En résumé :

La responsabilité contractuelle du prestataire logistique en cas de dommage à la marchandise dépend du contrat établi avec le donneur d'ordre. Néanmoins, lorsque plusieurs obligations sont comprises dans une prestation (organisation de transport, transport, entreposage...), la responsabilité du prestataire logistique est fonction de la qualification unique ou distributive appliquée par le juge.

Lorsqu'aucune des qualifications n'est possible, le juge peut appliquer au contrat de prestation logistique, le régime du droit commun des contrats, en général celui du contrat d'entreprise.

²³⁰ Cass. com., 14 déc. 2010, n°09-68.860, *Inédit*.

²³¹ CA Poitiers, 1re ch. civ., 13 mars 2018, n° 16/04454, Fiche IDIT n° 25433.

²³² Cass.com., 26 mai 1998, n° 96-14594, BT 1998.454 : à propos d'une opération de transfert d'une unité de production comportant des machines et autres objets.

²³³ Contrat de louage ou d'industrie (art. 1779 et s. C civ) : Contrat par lequel une personne (entrepreneur ou locateur d'ouvrage) s'engage envers une autre (client ou maître de l'ouvrage) à réaliser un ouvrage en fournissant son travail (ouvrage matériel) ou son industrie (prestation intellectuelle) et la matière nécessaire à la réalisation de cet ouvrage.

84. L'employeur doit garantir la sécurité de ses salariés (A) ainsi que celle des salariés tiers intervenant sur son site (B).

A) Faute inexcusable de l'employeur

85. Obligation légale de sécurité de l'employeur. En vertu du contrat de travail le liant à son salarié, l'employeur est tenu envers celui-ci d'une obligation de sécurité qui n'est pas une obligation de résultat mais une obligation de moyens renforcée, l'employeur pouvant s'exonérer de sa responsabilité s'il justifie avoir pris toutes les mesures prévues par les articles L. 4121-1 et L. 4121-2 du Code du travail²³⁴.

86. Accident de travail. L'accident de travail se définit, conformément à l'article L.411-1 du Code de sécurité sociale, comme « *l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail à toute personne salariée ou travaillant, à quelque titre ou en quelque lieu que ce soit, pour un ou plusieurs employeurs ou chefs d'entreprise* ». Un régime spécifique à l'indemnisation des victimes d'accident du travail a été mis en place par la loi du 9 avril 1898²³⁵. Par dérogation au droit commun de la responsabilité, le salarié victime d'un accident du travail peut demander réparation de son préjudice sans avoir à prouver la faute de son employeur²³⁶. Le régime d'indemnisation des accidents de travail est alimenté par les cotisations « accident du travail » versées par l'employeur à la CPAM qui, en contrepartie, bénéficie du principe de l'immunité, c'est-à-dire que les bénéficiaires des prestations versées par la CPAM ne pourront exercer de recours contre l'employeur. La réparation complémentaire de la victime d'un accident du travail n'est possible que dans quelques hypothèses, dont la faute inexcusable de l'employeur.

87. Notion de la faute inexcusable de l'employeur. En application des articles L. 452-1 du Code de la sécurité sociale, et L. 4121-1 et L. 4121-2 du Code du travail, le manquement à l'obligation légale de sécurité précitée et de protection de la santé à laquelle l'employeur est tenu envers le travailleur a le caractère d'une faute inexcusable lorsque l'employeur avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était soumis le travailleur et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver. Il appartient au salarié de rapporter la preuve que l'employeur avait conscience du danger auquel il était exposé et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver²³⁷. Il suffit que la faute de l'employeur soit en lien de causalité avec le dommage pour que la responsabilité de ce dernier soit engagée alors même que

²³⁴ CA Versailles, 17^e ch., 26 janv. 2022, n° 19/01540, fiche IDIT n° 25263.

²³⁵ L. du 9 avril 1898 concernant les responsabilités dans les accidents du travail, *JORF* du 10 avril 1898, p. 2209.

²³⁶ Iolande VINGIANO-VIRICEL, *Obligation de sécurité et aléa, Etude du risque issu du manquement à l'obligation de sécurité dans les assurances de responsabilité civile pour les professionnels*, Thèse, 2014, p.119.

²³⁷ Cette preuve n'est pas rapportée lorsque les circonstances de l'accident dont le salarié a été victime sont indéterminées.

d'autres fautes auraient concouru à la réalisation du dommage²³⁸, y compris la faute d'imprudence de la victime²³⁹.

88. Protocole de sécurité et faute inexcusable de l'employeur. Les opérations de chargement ou de déchargement font l'objet d'une réglementation particulière. Ces opérations doivent faire l'objet d'un document écrit, dit « protocole de sécurité »²⁴⁰, entre le prestataire logistique (dit « entreprise extérieure ») qui effectue une livraison et l'expéditeur ou destinataire (dits « entreprises d'accueil »). La démarche d'évaluation des risques et la rédaction du plan de prévention sont alors adaptées à ces particularités. On ne parle plus dès lors de « plan de prévention »²⁴¹ mais de « protocole de sécurité ». Ce protocole comprend les informations utiles à l'évaluation des risques de toute nature, générés par l'opération ainsi que les mesures de prévention et de sécurité à observer à chacune des phases de sa réalisation²⁴². L'absence d'un protocole de sécurité est un élément pouvant caractériser la faute inexcusable de l'employeur²⁴³.

En fonction de la nature du transport et des véhicules, les employeurs peuvent s'inspirer des préconisations dans les recommandations suivantes afin d'élaborer leur protocole de sécurité et mettre en œuvre les mesures de prévention adaptées :

- Chargement, transport et déchargement de combustibles solides, fioul domestique et gazole ;
- Chargement et déchargement des véhicules citernes routiers ;
- Chargement et déchargement des poids lourds à quai²⁴⁴.

89. Document unique d'évaluation des risques et faute inexcusable de l'employeur. Le document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP) est obligatoire dans toutes les entreprises. L'employeur doit consigner dans ce document le résultat de l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité auxquels peuvent être exposés les salariés. Ce document s'inscrit dans le cadre de son obligation générale d'assurer la sécurité et de protéger la santé des salariés²⁴⁵. Ce document n'a vocation qu'à mentionner les risques prévisibles. Ainsi, l'employeur ne commet pas de faute inexcusable lorsqu'il ne pouvait avoir conscience d'un danger qui n'était pas prévisible et lorsqu'il n'avait pas décrit ce risque imprévisible dans le document unique d'évaluation des risques²⁴⁶. En revanche, la faute inexcusable de l'employeur est caractérisée pour un transporteur, qui avait conscience du danger auquel ses

²³⁸CA Rouen, ch. soc., 15 juin 2022, n° 20/01073, fiche IDIT n°25318.

²³⁹ CA Colmar, ch. soc., section SB, 7 avril 2022, n°19/05303, fiche IDIT n° 25295.

²⁴⁰ Les dispositions relatives au protocole de sécurité dérogent aux dispositions relatives à l'inspection commune préalable et au plan de prévention.

²⁴¹ Le plan de prévention est un document qui vise à identifier et prévenir, par une coordination générale, les risques liés à l'interférence entre les activités, installations, matériels lors de l'intervention d'entreprises extérieures au sein d'une entreprise utilisatrice. Le plan de prévention est régi par les articles R.4511-1 et suivants du Code du travail.

²⁴² C. trav., art. R. 4515-4 et R. 4515-5.

²⁴³ CA Nîmes, ch. soc., 4 avril 2023, n°20/01880, fiche IDIT n°25457.

²⁴⁴ <https://www.inrs.fr/risques/entreprises-exterieures/protocole-securite.html>.

²⁴⁵ <https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F35360>.

²⁴⁶ En l'espèce, l'absence de soudure définitive de la poignée destinée à faciliter la descente de la citerne, ce qui a entraîné la chute du salarié, CA Rouen, ch. soc., 15 juin 2022, RG n° 20/01073, fiche IDIT n°25318.

chauffeurs étaient exposés lorsque l'évaluation des risques au sein de l'entreprise considérait l'usage de tel ou tel engin de manutention dangereux pour le chauffeur, et lorsque le risque décrit s'est réalisé²⁴⁷.

B) Intervention de salariés extérieurs chez le prestataire logistique

90. Salariés d'une autre société mis à disposition du prestataire logistique. Le travailleur préposé se définit comme le travailleur qui reçoit des ordres ou des instructions sur la manière de remplir, à titre temporaire ou permanent, avec ou sans rémunération, les tâches qui lui sont confiées pour un temps et un objet déterminé. Cependant, lorsque le salarié a été mis à la disposition d'un tiers, ce dernier devient responsable en qualité de commettant des dommages causés par le salarié mis à disposition²⁴⁸. En conséquence, si le prestataire logistique fait appel, pour les besoins de son activité, à des salariés d'une autre société, et que ces salariés d'une tierce société sont impliqués dans la naissance d'un accident industriel majeur, la responsabilité de leur employeur ne pourra être retenue, si ce dernier démontre avoir mis à disposition ces salariés sans exercer sur eux aucun pouvoir de contrôle et de direction. En tout état de cause, la nouvelle réglementation « post-Lubrizol » met à la charge des industriels l'obligation de dispenser une formation sur les risques des installations et sur la conduite à tenir aux différents opérateurs et intervenants dans l'établissement, y compris le personnel des entreprises extérieures²⁴⁹.

91. Responsabilité en cas de mauvais entretien des locaux entraînant un accident pour un salarié tiers. Le prestataire logistique, en qualité de gardien du quai de chargement, doit prendre des précautions pour que ses quais de chargement et de déchargement, sur lesquels des chauffeurs et employés étaient amenés à circuler à pied, soient entretenus. Dans le cas contraire il peut être tenu responsable vis-à-vis de l'employeur dont le salarié a subi un accident sur ces quais en raison de leur mauvais entretien²⁵⁰. Cette responsabilité est contractuelle par le fait que l'accident a eu lieu dans le cadre de l'exécution du contrat de transport²⁵¹.

En résumé :

Le prestataire logistique est responsable de la sécurité de ses salariés. Il commet une faute inexcusable à l'égard de ses salariés lorsqu'il avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était soumis le travailleur et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver, ce qui ouvre droit à de potentielles indemnités complémentaires au salarié.

Le prestataire logistique est aussi responsable de la sécurité des salariés extérieurs intervenant sur le site, à l'égard de leurs employeurs. Ses locaux doivent être sécurisés pour leur accueil et, s'il exerce un pouvoir de contrôle sur ces derniers, il est responsable de leurs agissements.

²⁴⁷ CA Grenoble, 29 juin 2023, °22/00422, fiche IDIT n°25483, *Bulletin des Transports et de la Logistique* n°3936 p.462.

²⁴⁸ CA Aix-en-Provence, 1re et 6e ch. réunies, 7 sept. 2023, n° 22/00891, fiche IDIT n° 25496.

²⁴⁹ V. *supra* § n°47.

²⁵⁰ CA Rouen, 1ere chambre civile, 31 janvier 2018, fiche IDIT n° 24594.

²⁵¹ Pour la responsabilité du prestataire logistique à l'égard du salarié tiers intervenant sur le site, V. *infra* §109.

Section 2 : Analyse des responsabilités extracontractuelles

92. Le prestataire logistique engage sa responsabilité extracontractuelle à l'égard des tiers en cas d'incendie (§1) et en cas de dommages subis par des salariés tiers (§2). Le donneur d'ordre porte également une responsabilité quant aux informations affectant la marchandise qu'il confie (§3). Le prestataire logistique est par ailleurs responsable des dommages causés à l'environnement (§3).

§ 1 : Responsabilité extracontractuelle du prestataire logistique en cas d'incendie

93. Il pèse sur le prestataire logistique une responsabilité extracontractuelle à l'égard des tiers (A), cette responsabilité est cependant bien spécifique en cas d'incendie (B), mais encore faut-il identifier le responsable de l'indemnisation des tiers, victimes de l'incendie (C).

A) Principes généraux de la responsabilité extracontractuelle

94. Responsabilité extracontractuelle. La responsabilité extracontractuelle du prestataire logistique est engagée lorsqu'un dommage ne résulte pas de l'inexécution ou de la mauvaise exécution d'un contrat mais par son fait ou son acte en dehors de tout contrat, du fait des choses dont il a la garde, ou du fait d'autrui. La personne lésée n'a pas de lien contractuel avec la personne ayant commis le dommage ou avec la personne, gardien de la chose, à l'origine du dommage. Il y a alors trois conditions à la réparation d'un dommage extracontractuel : un fait générateur de dommage, un préjudice, et un lien de causalité entre le dommage et le préjudice en résultant²⁵². S'agissant du fait générateur de dommage : celui-ci permet de déterminer le fondement de responsabilité qui sera utilisé pour la résolution du litige (responsabilité personnelle, responsabilité du fait des choses dont on a la garde...).

95. Principe général et régimes spécifiques. Le principe général de la responsabilité civile extracontractuelle est posé à l'article 1240 du Code civil qui exige la preuve d'une faute pour engager la responsabilité personnelle d'une personne. La faute peut être grave, inexcusable, lourde, simple, légère ou encore par imprudence, négligence, abstention (pas nécessairement un acte positif), ou omission de faire cesser un risque. Cependant, des régimes spécifiques de responsabilité sont également prévus par le Code civil, afin de tenir compte de situations particulières. Ces régimes spécifiques dérogent au principe général de la responsabilité pour faute. Ainsi, en ce qui concerne la responsabilité du fait des choses dont on a la garde (quai, bâtiment, ouvrage, marchandise), conformément à l'article 1242 du Code civil, il y a une présomption de responsabilité, ce qui signifie qu'il n'est pas nécessaire de prouver la faute du gardien de la chose pour engager sa responsabilité²⁵³.

Concernant les dommages causés par incendie, des règles spécifiques s'appliquent pour la mise en œuvre de la responsabilité du prestataire logistique. Cette responsabilité du fait des

²⁵² Le responsable du dommage a toujours une possibilité d'exonération en démontrant la force majeure. La faute de la victime peut aussi être exonératoire si elle revêt les caractéristiques de la force majeure.

²⁵³ Il faudra néanmoins prouver l'anomalie de la chose.

choses est une responsabilité encore spécifique puisqu'il n'y a pas de présomption de responsabilité.

B) Fondements de la responsabilité du prestataire logistique : le cas de l'incendie

96. Incendies fréquents dans les installations industrielles classées. La base de données ARIA a recensé au 9 octobre 2017, 207 événements français impliquant des entrepôts de matières combustibles sur une période allant du 01/01/2009 au 31/12/2016. L'incendie constitue la typologie d'accident la plus fréquente par rapport aux autres (explosion, rejet de matières dangereuses...). Selon une *note d'accidentologie sur les entrepôts de matières combustibles*²⁵⁴, les départs de feux se trouvent généralement à l'intérieur des stockages. Ce risque industriel majeur n'est donc pas à négliger par le prestataire logistique eu égard à sa responsabilité extracontractuelle.

| Typologies (non exclusives l'une de l'autre) | Nombre d'accidents | Pourcentage (en %) | Pourcentage IC tout secteur confondu année 2016 |
|---|-----------------------|--------------------|---|
| Incendie | 170 | 82 | 60 |
| Explosion | 17 | 8 | 6 |
| Rejet de matière dangereuse | 91 | 44 | 40 |

*Note d'accidentologie sur les entrepôts de matières combustibles*²⁵⁵

97. Régime dérogatoire du droit commun de la responsabilité du fait des choses. La responsabilité du détenteur d'un bien dans lequel un incendie a pris naissance est une responsabilité du fait des choses bien particulière. Le fondement de cette responsabilité civile figure à l'article 1242 alinéa 2 du Code civil : « *On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde. Toutefois, celui qui détient, à un titre quelconque, tout ou partie de l'immeuble ou des biens mobiliers dans lesquels un incendie a pris naissance ne sera responsable, vis-à-vis des tiers, des dommages causés par cet incendie que s'il est prouvé qu'il doit être attribué à sa faute ou à la faute des personnes dont il est responsable* ». Ainsi, ce régime de responsabilité est dérogatoire au droit commun de responsabilité du fait des choses, qui est en principe une responsabilité sans faute²⁵⁶. Il s'applique aussi bien à la communication d'incendie entre immeubles voisins qu'au dommage mobilier supporté par les tiers à cause de l'incendie provenant d'un bien mobilier.

²⁵⁴ Établie par DGPR/SRT/BARPI.

<https://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/synthese/syntheses/entrepots-de-matieres-combustibles/>.

²⁵⁵ <https://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/synthese/syntheses/entrepots-de-matieres-combustibles/>.

²⁵⁶ L'article 1242 alinéa 2 du Code civil « instaure un régime dérogatoire au régime général de la responsabilité du fait des choses qui est un régime de responsabilité de plein droit », CA Paris, Pôle 5, chambre 5, 23 Septembre 2021, n° 20/03239, fiche IDIT n°25211.

98. Notion de détenteur. Le détenteur est, au sens de l'article 1242 al.2 du Code civil, celui qui conserve « *à tout moment, en droit et en fait, le pouvoir d'intervenir matériellement dans les lieux* »²⁵⁷. Cette notion semble donc se distinguer de la notion de gardien qui implique qui détient les pouvoirs d'usage, de direction et de contrôle sur la chose²⁵⁸.

99. Responsabilité pour faute. Ce régime spécial impose aux victimes de démontrer que le détenteur du bien ou de l'immeuble a commis une faute en lien avec l'incendie. Ce régime dérogatoire est donc plus favorable aux détenteurs des biens où l'incendie a trouvé son origine qu'aux victimes. Ainsi, un prestataire logistique pourrait voir sa responsabilité engagée lorsqu'il est prouvé que l'origine de l'incendie se trouve dans les locaux du prestataire, lorsqu'une faute du prestataire est prouvée²⁵⁹ ; ou lorsqu'il est prouvé l'existence d'un lien de causalité entre l'incendie et le préjudice subi par le tiers²⁶⁰. La responsabilité du détenteur des lieux ne peut être retenue lorsqu'aucune faute ou négligence fautive n'est caractérisée²⁶¹, bien que l'origine du lieu de l'incendie soit connue²⁶².

100. Notion de faute. La faute exigée par l'article 1242 alinéa 2 du Code civil ne consiste pas seulement dans celle qui a donné naissance à l'incendie mais s'étend à toute négligence ou imprudence, les décisions de justice sont nombreuses et relèvent le plus souvent du cas par cas. Constituent ainsi des « *carences fautives* » le stockage de palettes dans un lieu non clôturé, ni surveillé et en l'absence de moyens de lutte contre un incendie, ces carences étant « *en relation de causalité avec la naissance, le développement et la propagation de l'incendie* »²⁶³. Le prestataire peut également avoir commis une « *faute d'imprudence* » en laissant la batterie d'un chariot en charge durant 18 heures sans surveillance, branchée sur une installation électrique dont il connaissait le mauvais état et qu'il n'avait pas mis aux normes²⁶⁴.

101. Faute en cas d'absence de moyens de lutte contre les incendies. En entreposant dans ses locaux des matériaux inflammables sans installer d'alarme ou de surveillance permettant de détecter le déclenchement d'un incendie, le détenteur du bien a commis une « *faute ayant permis la propagation de l'incendie et l'impossibilité subséquente pour les pompiers d'intervenir en temps utile* ». Cette faute engage sa responsabilité à l'égard de la société qui a

²⁵⁷ Cass. 2^e civ., 22 mai 1995, n°92-16.852 ; *Bull. civ.* II, n°149, p.84

²⁵⁸ Cass. ch. réunies, 2 déc. 1941 : DC 1942, 25, rapp. Lagarde et note Ripert.

²⁵⁹ Faute à l'origine de l'incendie, de son aggravation ou de son extension, peu important qu'il s'agisse d'une simple négligence ou d'un acte volontaire.

²⁶⁰ Dans certaines décisions, le lien de causalité porte sur d'autres éléments. Pour exemple, le lien de causalité qui doit être apporté est celui entre la faute du détenteur et la naissance de l'incendie ou son aggravation, CA Aix-en-Provence, 1^{re} et 3^e ch. réunies, 30 mars 2023, n° 19/18319, IDIT n° 25451 ; Cass. 2^e civ., 8 février 2001, n° 99-14.636.

²⁶¹ L'incendie a pris naissance dans les entrepôts de la société détentrice du bâtiment mais son origine reste indéterminée et aucun des experts ne démontre l'existence d'une faute commise par cette société à l'origine du sinistre, CA Saint-Denis (Réunion), ch. com., 24 avril 2019, n° 14/00847.

²⁶² *Ibid.*

²⁶³ Cass. 2^e civ., 8 février 2001, *préc.*

²⁶⁴ CA Bordeaux, 1^{re} ch. civ., 24 juin 2019, n° 17/05494.

vu ses remorques stationnées dans une cellule voisine détruites par l'incendie²⁶⁵. Une faute du prestataire est également caractérisée dans le cas où étaient entreposées de nombreuses matières inflammables, où il existait donc un risque manifeste d'incendie, le prestataire ne justifiant nullement « *avoir installé les dispositifs appropriés permettant de prévenir et d'éviter la survenance d'un incendie, ou, à tout le moins, d'éviter sa propagation rapide aux locaux voisins. Ne l'ayant pas fait, il est donc fautif et cette faute a été directement à l'origine du sinistre et des dommages en résultant pour les tiers* »²⁶⁶.

102. Faute en cas de stockage de matières inflammables. Si le stockage de matières inflammables ne constitue pas en soi une faute, notamment si ce stockage est réalisé dans le cadre de l'activité de l'entreprise et de manière adéquate²⁶⁷, le stockage de matière inflammable anormal ou non adéquat peut en revanche constituer une faute qui engage la responsabilité du détenteur du bien²⁶⁸.

C) Identification du responsable de l'indemnisation des tiers victimes de l'incendie

103. Responsables de l'indemnisation. Pour déterminer qui va être responsable de l'indemnisation, il est nécessaire d'identifier les différents profils possibles qui peuvent être rattachés à l'entrepôt où l'incendie est né. Une distinction fondamentale est alors à faire entre le locataire-exploitant, le propriétaire-exploitant et le bailleur qui confie par bail l'exploitation des entrepôts à d'autres sociétés. Si le propriétaire exploitant est celui qui exploite son site de manière autonome sans louer de locaux, il sera le seul responsable des normes de sécurité sur son site et des conséquences d'un éventuel incident à l'égard des tiers. Cela signifie qu'il encourra seul les sanctions administratives et qu'il indemnifiera seul les victimes. Lorsque le bailleur occupe lui-même une partie de l'immeuble qu'il a mis en location, il supporte seul tout le dommage résultant de l'incendie, sauf s'il démontre que le feu n'a pu prendre dans les locaux qu'il occupe²⁶⁹. En effet, même en cas de jouissance d'une partie des lieux par le propriétaire, le locataire demeure présumé responsable de l'incendie qui s'est déclaré dans les lieux qu'il occupe exclusivement²⁷⁰. Lorsque le bailleur loue ses entrepôts à d'autres sociétés, se pose la question de la responsabilité de chacun en cas de sinistre.

104. Cas de la mise à disposition de locaux par un bailleur. Dans l'hypothèse où les locataires d'installations sont détenteurs des locaux, (dans leur totalité ou simplement dans des cellules

²⁶⁵ CA Paris, pôle 5, ch. 5, 23 sept. 2021, n° 20/03239, fiche IDIT n°25211.

²⁶⁶ CA Aix-en-Provence, 1re et 4e ch.s réunies, 10 janv. 2019, n° 16/05608.

²⁶⁷ « *Le fait que certains produits inflammables soient présents dans l'entreprise, en raison de l'activité exercée, ne saurait en soi être constitutif d'une faute en lien avec le dommage* », CA d'Aix-en-Provence, 1re et 3e ch., 30 mars 2023, n° 19/18319 ; fiche IDIT n° 25451.

²⁶⁸ « *Le stockage d'un matériel inflammable et en très grande quantité, situé à côté d'installations électriques révèle à tout le moins une faute de la part de l'occupant des lieux qui a manqué de prudence tant dans le choix du lieu de stockage que par la quantité de palettes stockées, dont il ne pouvait ignorer leur nature inflammable, et le risque créé pour les installations situées à proximité* ». Le détenteur a donc commis une faute, bien que la cause de l'incendie ne soit pas tout à fait déterminée mais uniquement l'emplacement du début de l'incendie. CA Nîmes, ch. com., 3 mars 2021 – n° 19/00092.

²⁶⁹ Cass. 3^e civ.17 juillet 1986, n° 85-11.108.

²⁷⁰ Cass. 3^e civ, 2 Avril 2003, n° 01-11.269.

de stockage), ils doivent, afin de prévenir tout risque, s'équiper de matériaux pouvant garantir la sécurité de l'installation, ou à défaut de matériaux pouvant contenir la propagation des dégâts. Par ailleurs, en application de la réglementation ICPE, le prestataire logistique étant l'exploitant effectif de l'installation (en totalité ou seulement pour sa partie), il est redevable de toutes les obligations des ICPE en matière de prévention contre les accidents industriels. Pour les tiers lésés par un incendie, il peut être difficile de rapporter l'existence d'une faute du détenteur des lieux, mais si ce détenteur, notamment le prestataire logistique, ne respecte pas la réglementation portant sur les installations classées, les tiers peuvent s'en prévaloir au plan civil pour demander l'indemnisation de leur préjudice sur le fondement de l'article 1242 alinéa 2 du Code civil précédemment évoqué. Les décisions de justice sanctionnent le bailleur ou le locataire au cas par cas, le contenu du bail pouvant parfois avoir une influence sur le partage de responsabilité et l'issue du litige.

105. Cas de responsabilité du locataire. Dans le cas d'un incendie ayant provoqué des dommages aux tiers, même si les locaux du propriétaire des lieux ne comportaient aucun dispositif de lutte contre l'incendie, ce bâtiment n'avait pas fait l'objet d'un arrêté de péril ou autre mesure administrative contraignant ses propriétaires à une remise en état. En conséquence, le propriétaire n'encourt aucune condamnation solidaire avec son locataire. Le locataire, en revanche, en conservant dans ses entrepôts des produits dangereux, hautement inflammables, sans prendre de précautions particulières permettant de lutter rapidement contre un départ de feu, a commis une faute directement à l'origine d'une propagation rapide de l'incendie et de sa communication au bâtiment voisin, engageant sa responsabilité²⁷¹.

106. Cas de responsabilité du bailleur. La jurisprudence a admis que même si le bailleur, en vertu du bail, n'avait pas d'obligation d'opérer des vérifications quant à l'occupation de l'entrepôt, car l'entretien des locaux et la mise en conformité étaient mises à la charge du locataire, il avait une obligation de vigilance à l'égard de locaux qui en l'espèce étaient en très mauvais état. Et ce, d'autant plus que l'expert a souligné l'état de vétusté important de l'entrepôt qui a contribué à la propagation de l'incendie. Dans ces conditions, « *en s'abstenant d'intervenir pour réaliser des travaux de rénovation de l'immeuble* », le bailleur a par sa négligence commis une faute directement à l'origine des dommages occasionnés aux tiers²⁷².

107. Diversité des natures de responsabilité en cas d'incendie. En somme, le Code civil encadre spécifiquement la responsabilité extracontractuelle et contractuelle des personnes en cas d'incendie. La responsabilité contractuelle envers le bailleur n'est pas du tout la même que la responsabilité envers les tiers victimes. Dans le premier cas, le prestataire logistique est présumé responsable envers son bailleur, dans le deuxième cas, c'est à la victime de démontrer une faute commise par le prestataire logistique afin d'être indemnisée.

²⁷¹ CA Paris, Pôle 2, ch. 5, 15 septembre 2020, n° 19/10396.

²⁷² CA Paris, Pôle 4, ch.5, 11 janvier 2017, n° 15/13138.

En résumé :

La responsabilité du prestataire logistique à l'égard des tiers en cas d'incendie ayant pris naissance dans son entrepôt est engagée lorsqu'il est prouvé que cet incendie est attribué à sa faute, conformément à l'article 1242 alinéa 2 du Code civil. Cela implique que pour percevoir une indemnisation, les victimes lésées doivent démontrer que le prestataire logistique a commis une faute en lien avec l'incendie. Cette faute ne consiste pas seulement dans celle qui a donné naissance à l'incendie mais s'étend à toute négligence ou imprudence, les décisions de justice sont nombreuses et relèvent le plus souvent du cas par cas. Constitue notamment une faute le fait de ne pas avoir de moyens de prévention et de lutte contre les incendies dans les entrepôts.

Lorsque l'entrepôt fait l'objet d'un contrat de bail, le départage de responsabilité entre le bailleur des lieux et le locataire se fait également *in concreto*, notamment eu égard aux obligations incombant à chacun dans le contrat de bail en ce qui concerne l'entretien des locaux et l'installation de moyens de lutte contre un potentiel incendie.

§ 2 : Responsabilité extracontractuelle à l'égard de salariés tiers

108. Les salariés mis à disposition par leur employeur auprès d'entreprises utilisatrices (en l'occurrence le prestataire logistique qui fait intervenir dans ses locaux des salariés tiers) ne peuvent agir en cas d'accident à l'encontre de l'entreprise utilisatrice sur le fondement d'un contrat de travail²⁷³. Ils peuvent néanmoins engager la responsabilité extracontractuelle de l'entreprise utilisatrice de ces salariés tiers « *dès lors qu'étaient établies des fautes ou négligences de sa part dans l'exécution des obligations légales et réglementaires mises à sa charge en sa qualité d'entreprise utilisatrice, qui ont été la cause du dommage* »²⁷⁴. Il s'agit d'une responsabilité pour faute classique issue de l'article 1240 du Code civil qui dispose que « *Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* ».

§ 3 : Responsabilité du donneur d'ordre eu égard aux marchandises confiées

109. Notion de gardien de la chose. L'article 1242 alinéa 1 du Code civil dispose qu'on est responsable du dommage causé par les « choses que l'on a sous sa garde ». Ainsi, la garde de la chose est une condition pour mettre en jeu la responsabilité du fait des choses. Pour être considéré comme gardien de la chose - et donc comme responsable des conséquences dommageables que peut entraîner une chose - il faut détenir la garde matérielle de la chose²⁷⁵, c'est-à-dire l'usage, la direction et le contrôle de la chose. En pratique, le gardien de

²⁷³ L'entreprise utilisatrice ne peut être débitrice d'une obligation contractuelle de sécurité en l'absence d'un contrat de travail établi avec le salarié tiers.

²⁷⁴ Cass. soc., 8 février 2023, 20-23.312, *Publié au bulletin*.

²⁷⁵ Principe introduit par l'arrêt de la Cass. ch. réu., le 2 déc. 1941, *Publié au bulletin*.

la chose est le plus souvent le propriétaire de la chose, ou bien le détenteur de la chose, qui avait la garde matérielle de celle-ci au moment où elle a été à l'origine d'un dommage.

110. Application à la prestation logistique. Comme indiqué, le prestataire logistique pourrait être considéré comme le gardien matériel des marchandises qui lui sont confiées, et donc responsable des dommages que peuvent causer les marchandises qu'il a sous sa garde. Néanmoins, le donneur d'ordre doit informer le prestataire logistique quant à la nature des marchandises confiées. En effet, le propriétaire des marchandises, bien que les confiant à un tiers, ne cesse d'en être responsable que s'il est établi que ce tiers a reçu corrélativement toute possibilité de prévenir lui-même le préjudice que les marchandises peuvent causer. Ainsi, le donneur d'ordre, propriétaire de la marchandise, qui n'a pas informé son prestataire - transporteur de la nature inflammable des déchets qui lui étaient remis, l'empêchant ainsi de prendre des mesures afin d'éviter les dommages qui pouvaient en découler, doit être déclaré responsable en tant que gardien de la marchandise²⁷⁶.

En résumé :

Le donneur d'ordre doit informer le prestataire logistique de la nature et de la dangerosité des marchandises confiées. Dans le cas contraire, si les marchandises occasionnent un dommage alors que le prestataire logistique n'a pas pu prendre des mesures afin d'éviter les dommages, en raison d'un manque d'information sur la nature des marchandises confiées, le donneur d'ordre sera responsable des dommages occasionnés.

§ 4 : Réparation des dommages à l'environnement

111. Principe de la réparation. La loi du 8 août 2016 dite « loi biodiversité »²⁷⁷ a inscrit dans le Code civil²⁷⁸ le principe de la réparation du « préjudice écologique », alors que la notion n'existait pas en droit français jusqu'à cette date. Cette loi a fait suite à une précédente loi du 1^{er} août 2008²⁷⁹ sur la responsabilité environnementale, qui avait déjà introduit dans le code de l'environnement le principe dit de « pollueur-payeur » pour les prestataires exerçant une activité à titre professionnel, principe initié par le droit de l'Union en 2004²⁸⁰.

Par la création des articles 1246 et suivants du Code civil le législateur reconnaît ainsi à l'environnement lui-même, un droit à réparation. Ces articles ne fixent pas un nouveau fondement de responsabilité, ils imposent seulement une réparation obligatoire du préjudice

²⁷⁶ Condamnation du donneur d'ordre dans le cas d'un incendie causé par les marchandises confiées, CA Versailles, 2 mars 2023, n° 20/02313, fiche IDIT n°25444.

²⁷⁷ L. n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, JORF n°184 du 9 août 2016.

²⁷⁸ Voir articles 1246 à 1252 du Code civil.

²⁷⁹ L. n°2008-757 du 1^{er} août 2008 relative à la responsabilité environnementale, créant les articles L.160-1 et suivants du code de l'environnement, JORF n°179 du 2 août 2008.

²⁸⁰ Dir. n°2004/35/CE du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, JOUE L 143 du 30/04/2004.

écologique par toute personne responsable du dommage, qu'elle que soit la personne, physique ou morale, propriétaire, exploitant, ou tout autre.

L'article 1247 du Code civil donne une définition de la notion de préjudice écologique en précisant qu'il consiste en « *une atteinte non négligeable aux éléments ou aux fonctions des écosystèmes ou aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement* ».

112. Réparation en nature. Alors que la réparation d'un dommage sur le plan civil n'était jadis envisagée que sous la forme du versement de dommages et intérêts, la loi biodiversité de 2016 a innové en créant dans le droit commun un principe de réparation en nature, lorsque ce type de réparation est possible²⁸¹. En tout état de cause, la réparation du préjudice doit en priorité se faire en nature, ou à défaut, et sur décision du juge, sous forme financière. Ce n'est que s'il est impossible pour la personne responsable de dépolluer, repeupler l'espace naturel, replanter, réensemencer, ou autre... qu'elle devra, à titre subsidiaire, verser à la victime du préjudice écologique des dommages et intérêts.

Outre la réparation du préjudice écologique, la loi de 2016 a aussi introduit dans le Code de l'environnement des dispositions qui prévoient des mesures de compensation des atteintes à la biodiversité²⁸². Les mesures de compensation, définies à l'article L. 110-1 du Code de l'environnement, visent à prévenir les potentielles atteintes à l'environnement. Ces mesures de compensation visent un objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire tendre vers un gain de productivité. Ainsi, un projet industriel ne sera pas autorisé d'être mis en œuvre si les atteintes à la biodiversité liées au projet ne peuvent pas être évitées ou compensées.

113. Action en réparation. S'agissant de la victime du préjudice écologique, il est prévu que l'action en réparation est ouverte à « *toute personne ayant qualité et intérêt à agir* », telle que l'Etat, l'Office français de la biodiversité, les collectivités territoriales et leurs groupements, ainsi que les établissements publics et les associations agréées qui ont pour objet la protection de la nature et la défense de l'environnement²⁸³. L'énumération n'est, bien sûr, pas exhaustive et n'exclut aucunement l'intérêt à agir du propriétaire d'un terrain. Indépendamment de la réparation du dommage, le juge peut en outre prescrire des mesures propres à prévenir ou faire cesser le dommage²⁸⁴.

En résumé :

Le Code civil reconnaît aujourd'hui à l'environnement un droit à réparation. De fait, tout prestataire et plus généralement toute personne qui cause un dommage à l'environnement s'oblige à le réparer. A la différence du droit commun de la responsabilité, c'est une réparation en nature qui est privilégiée pour réparer le préjudice écologique.

²⁸¹ C. civ., art. 1249. Pour une première application judiciaire sur le fondement des articles 1246 et suivants : CA Riom, 3e ch. civ. 15 mars 2023, RG n°21/01610.

²⁸² Article L.163-1 du Code de l'environnement.

²⁸³ C. civ., art. 1248.

²⁸⁴ C. civ., art. 1252.

Section 3 : Sanctions à l'égard de l'Administration

114. Amendes. Nonobstant une éventuelle responsabilité pénale²⁸⁵, le prestataire logistique, qui exploite une ICPE doit respecter les démarches administratives (d'autorisation, de déclaration ou d'enregistrement) ainsi que toutes les prescriptions ministérielles ou préfectorales qui encadrent les conditions d'exploitation de son site.

Le respect des prescriptions obligatoires fait l'objet de contrôles réguliers conduits par les inspecteurs de l'environnement appelés aussi inspecteurs des installations classées²⁸⁶ et peut donner lieu, en cas de manquement, à des sanctions administratives et/ou pénales à l'égard de l'Administration.

Les sanctions administratives (astreinte, consignation, amende, suspension d'activité) sont prononcées directement par le préfet. Les sanctions pénales sont, pour l'essentiel des contraventions de 5^e classe²⁸⁷ (exemples : non-respect des prescriptions des arrêtés préfectoraux ou ministériels, exploitation sans déclaration, absence de registre de gestion des déchets, etc ...), et parfois des délits (pour : exploitation sans autorisation, non-respect d'une mise en demeure, obstacle au contrôle). Les peines maximales encourues sont :

- Pour une contravention de 5^e classe : une amende de 1 500 € pour la personne physique (portée à 3 000 € en cas de récidive) et de 7 500 € pour la personne morale ;
- Pour un délit : pour la personne physique, une amende pouvant atteindre 150 000 € éventuellement assortie d'une peine de prison de 2 ans au plus, et pour la personne morale une amende pouvant atteindre 750 000 €.

115. Procédure. L'inspecteur ne prononce pas lui-même la sanction, il transmet au procureur de la République et au préfet le procès-verbal qui expose ses constatations. C'est le procureur qui décide de l'opportunité éventuelle des poursuites²⁸⁸.

En résumé :

Le prestataire logistique qui exploite une plateforme classée pour la protection de l'environnement doit respecter toutes les procédures et prescriptions imposées par la réglementation des ICPE. Le non-respect des obligations entraîne des sanctions administratives et/ou des amendes pénales.

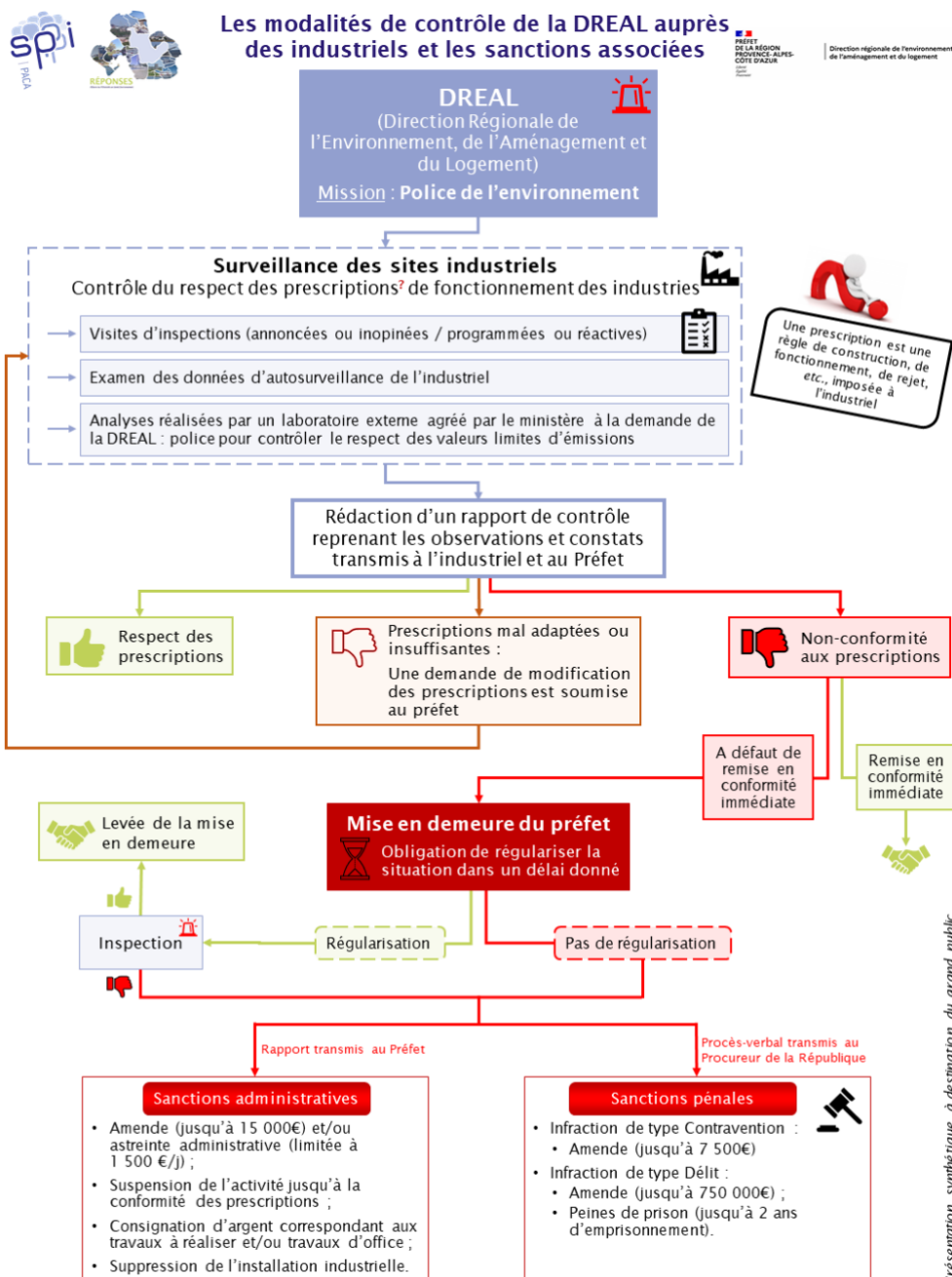
²⁸⁵ *Infra* n°114.

²⁸⁶ Habilités en vertu des articles L.172-1 et L.541-44 du Code de l'environnement.

²⁸⁷ V. C. env., art. R.514-4.

²⁸⁸ Voir schéma page suivante.

Schéma synthétique de la procédure



Source : www.dispositif-reponses.org/

Chapitre 2 : Analyse des responsabilités pénales

116. L'analyse des responsabilités pénales suppose que soient rappelés les principes généraux (Section 1) et les spécificités liées à la protection de l'environnement (Section 2).

Section 1 : Principes généraux

117. Fondements de la responsabilité pénale. La responsabilité pénale est enclenchée lorsqu'une infraction pénale a été commise. L'infraction doit obligatoirement être prévue par un texte répressif. Elle peut être prévue soit par le Code pénal, lequel est d'ordre public et prévoit les peines maximales, soit par d'autres codes (environnement, travail, route...). Pour mémoire, un dommage environnemental (pollution) n'était pas une infraction pénale en soi, du moins jusqu'en 2021²⁸⁹.

Par application de l'article 121-2 du Code pénal, la personne morale est responsable pénalement des infractions commises pour son compte, par ses organes ou ses représentants. Cette responsabilité pénale de la personne morale n'exclut cependant aucunement celle des personnes physiques auteurs ou complices des mêmes faits.

La responsabilité pénale peut être retenue dans les activités industrielles et logistiques, notamment en cas de dommages aux personnes (homicide involontaire²⁹⁰ ; blessures involontaires²⁹¹) ou tout simplement en cas de mise en danger de la personne d'autrui²⁹².

Il s'agit d'une responsabilité personnelle²⁹³ et au pénal, contrairement au civil, le dirigeant ne répond pas des faits et actes de ses préposés, lesquels doivent par conséquent en répondre seuls.

118. Responsabilité pénale d'un délégataire. Qu'il s'agisse de plateforme logistique ou de toute autre entreprise, le dirigeant peut déléguer une partie de ses attributions (notamment s'il y a un gestionnaire de transport titulaire d'une attestation de capacité) et transférer ainsi au délégataire la responsabilité pénale attachée à l'exercice des pouvoirs délégués.

Toutefois, pour être valable la délégation doit répondre à des conditions strictes ; elle doit être claire, précise et limitée dans son champ. Il ne peut, en effet, y avoir d'abandon complet de la responsabilité par une délégation complète et illimitée. En tout état de cause, le délégataire doit en plus disposer de la compétence, de l'autorité et des moyens nécessaires pour cette délégation. Il doit en outre disposer du pouvoir d'engager l'entreprise, notamment par sa signature.

En résumé : La personne morale mais aussi son dirigeant, personne physique, peuvent engager personnellement leur responsabilité pénale.

Si le dirigeant ne peut pas, par une délégation abandonner au profit d'un salarié sa responsabilité personnelle, il peut néanmoins par une délégation limitée dans sa portée reporter une partie de ses pouvoirs et la responsabilité pénale qui s'y rattache.

²⁸⁹ *Infra* n°117.

²⁹⁰ Article 221-6 du Code pénal pour la personne physique et 221-7 pour la personne morale.

²⁹¹ Article 222-19 du Code pénal pour la personne physique et 222-21 pour la personne morale.

²⁹² C. pén., art. 121-3.

²⁹³ C. pén., art. 121-1.

Section 2 : Responsabilité pénale à l'égard de l'environnement

119. Jadis, avant 2021 (et avant la catastrophe Lubrizol), seuls deux textes répressifs dans le Code de l'environnement pouvaient faire l'objet de poursuites pénales et permettaient d'engager la responsabilité de leur auteur. Ces deux textes sont, bien sûr, toujours d'actualité. Ils ont néanmoins été considérablement renforcés et de nouveaux délits ont été créés.

120. Déversement de polluant dans les eaux. Le premier de ces deux textes est l'article L. 216-6 du Code de l'environnement. Il visait spécifiquement le rejet ou le déversement de substances nuisibles dans les eaux douces superficielles (cours d'eau, rivières, fleuves...), les eaux souterraines ou encore les eaux de mer dans la limite toutefois des eaux territoriales pour ces dernières. L'infraction pouvait être constituée sans qu'il soit nécessaire de démontrer d'une part, un élément intentionnel de la part de celui qui déversait ou laissait s'écouler les substances et d'autre part, des effets concrètement nocifs de ces substances sur l'environnement ou la santé humaine.

C'est sur ce fondement légal que le dirigeant (personne physique) de l'usine AZF de Toulouse avait été condamné après la catastrophe du 21 septembre 2001²⁹⁴, lequel avait autorisé le déversement de plus de 3 tonnes d'ammoniac dans la Garonne pour mettre en sécurité le site industriel. C'est aussi sur ce fondement que le dirigeant de l'usine Lubrizol ainsi que l'usine elle-même en tant que personne morale avaient été mis en examen à la suite de l'incendie de 9 500 tonnes de produits chimiques à Rouen le 26 septembre 2019²⁹⁵. C'est encore sur cette même base légale qu'un exploitant de station de traitement des eaux avait été condamné à 2 mois d'emprisonnement avec sursis et 10 000 € d'amende, outre les dommages et intérêts, pour avoir déversé des boues noirâtres contenant des sulfures dans un étang ce qui avait entraîné la mort de nombreux poissons et des dégâts sur la végétation²⁹⁶.

Si dans ces exemples des effets concrets sur l'environnement ont été constatés à chaque fois, rappelons pour mémoire que ces effets ne sont nullement une condition de mise en jeu des poursuites pénales.

121. Dépôt de déchets. Le second texte, antérieur à 2021, est l'article L. 541-46 du Code de l'environnement. Il permettait de réprimer l'abandon ou le dépôt de déchets dans la nature, ou plus précisément aux termes de la loi, « *dans des conditions contraires à la réglementation sur les déchets* » (I-4°). Tout type de déchet au sens large est concerné en l'espèce, puisque le code vise « *toute substance ou objet dont le détenteur se défait ou entend se défaire* ». Il peut ainsi s'agir de déchets industriels mais aussi de déchets inertes dangereux ou non dangereux dont une entreprise se sépare ou même de déchets ménagers.

²⁹⁴ CA Toulouse, ch. correc.30 juillet 2008, fiche IDIT n°25488, confirmant TGI Toulouse 25 avril 2007.

²⁹⁵ La société Lubrizol a été mise en examen des chefs de déversement de substances nuisibles : Le Monde 16 septembre 2021, https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/09/16/incendie-a-rouen-en-2019-lubrizol-a-nouveau-mis-en-examen-pour-des-atteintes-environnementales_6094933_3244.html

²⁹⁶ Cass. crim. 16 janvier 2007, n°03-86502, *Inédit*.

Dans les deux textes visés ci-dessus, le déversement de substances nuisibles et le dépôt de déchets, la sanction pénale était initialement de 2 ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende. Ces textes sont toujours en vigueur et la sanction toujours d'actualité, notamment s'il n'y a pas dans les faits de réelle pollution (condition non nécessaire). La loi « *Climat et résilience* » du 22 août 2021²⁹⁷ ne les a pas abrogés, elle les a au contraire renforcés en les complétant par de nouveaux articles et en alourdissant de façon significative les peines lorsque la commission de l'infraction s'accompagne cette fois d'effets concrets sur l'environnement.

122. Délit de pollution. S'agissant du déversement de substances nuisibles, si celui-ci s'accompagne d'une pollution avec effets concrets graves et durables sur la santé, la flore ou la faune, et résulte d'une violation manifestement délibérée d'une obligation de prudence ou de sécurité, la sanction encourue est portée à 5 ans d'emprisonnement et à un million d'euros d'amende²⁹⁸. Elle peut même être portée jusqu'au quintuple de l'avantage tiré de la commission de l'infraction.

Précisons que l'infraction ne vise plus seulement les eaux de surface ou souterraines mais s'applique aussi à la pollution de l'air par émission de substances s'il y a dépassement des valeurs acceptables avec effets graves et durables. Sont considérés comme durables les effets nuisibles sur la santé ou les dommages à la flore ou à la faune qui sont susceptibles de durer au moins sept ans²⁹⁹.

S'agissant de l'infraction consacrée au dépôt de déchets, si elle vise toujours le fait d'abandonner, de déposer ou de faire déposer des déchets, sans satisfaire aux prescriptions réglementaires, la sanction est portée à 3 ans d'emprisonnement et 150 000 € d'amende, lorsqu'il y a dégradation substantielle de la faune et de la flore ou de la qualité de l'air, du sol ou de l'eau³⁰⁰. En outre, le tribunal répressif peut prononcer une peine complémentaire en imposant au condamné de procéder à la restauration du milieu naturel ou la remise en état des lieux.

Nonobstant les deux infractions ci-dessus, la loi Climat et résilience a encore créé deux nouveaux délits spécifiques dans le Code de l'environnement, à savoir le délit d'écocide et celui de mise en danger de l'environnement.

123. Délit d'écocide. Lorsque les faits réprimés par les articles précédents du Code de l'environnement (art. L.231-1 pour la pollution des eaux ou de l'air et L. 231-2 pour la pollution par dépôt de déchets), sont commis « *de manière intentionnelle* » et non plus par simple imprudence ou violation d'une règle ou d'une prescription réglementaire, il y a constitution du délit d'écocide³⁰¹. A la différence des précédents délits, ce dernier nécessite cette fois de

²⁹⁷ L. n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, *JORF* du 24 août 2021.

²⁹⁸ C. envir., art. L.231-1, créé par la loi *Climat et résilience* du 22 août 2021.

²⁹⁹ *Ibid*, al. 5.

³⁰⁰ C. envir., art. L. 231-2, créé par la loi *Climat et résilience* du 22 août 2021.

³⁰¹ C. envir., art. L. 231-3 : « *Constitue un écocide l'infraction prévue à l'article L.231-1 lorsque les faits sont commis de manière intentionnelle. Constituent également un écocide les infractions prévues à l'article L.231-2, commises*

prouver l'intention manifeste de commettre l'infraction. Si tel est le cas, (bien que cela semble difficile à démontrer) il est dès lors punissable de 10 ans d'emprisonnement et de 4,5 millions d'euros d'amende, montant qui peut être porté jusqu'au décuple de l'avantage tiré de la commission de l'infraction. Le tribunal correctionnel peut aussi condamner à la restauration du milieu naturel³⁰². Précisons encore que le délai de prescription de l'action publique pour les poursuites pénales court dans tous les cas à compter de la découverte du dommage.

Enfin, en ce qui concerne la réparation au civil des victimes ayant qualité et intérêt à agir, ces dernières peuvent prétendre à la réparation du préjudice écologique sur le fondement de l'article 1246 du Code civil, précédemment exposé.

124. Délit de mise en danger de l'environnement. Si l'on connaît depuis longtemps la mise en danger d'autrui, la loi du 22 août 2021 a créé la mise en danger de l'environnement. Il s'agit en l'espèce d'une circonstance aggravante des infractions consistant soit à ne pas respecter les procédures administratives d'autorisation, d'enregistrement, d'agrément, d'homologation ou de certification exigées pour des installations classées ou pour toute activité ou tout ouvrage (infraction réprimée par l'article L. 173-1 du Code de l'environnement), soit à poursuivre une activité sans se conformer à une mise en demeure préfectorale (infraction réprimée par l'article L. 173-2 du même code).

La loi sanctionne ainsi le fait de ne pas respecter les procédures administratives lorsque les faits exposent directement la faune, la flore ou la qualité de l'eau, à un risque environnemental immédiat, grave et durable susceptible de durer au moins 7 ans³⁰³.

Si les peines initiales pour les infractions par omission sont de 1 an d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende pour la première et 1 an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende pour la seconde, la sanction en cas de mise en danger de l'environnement est élevée à 3 ans d'emprisonnement et 250 000 euros d'amende. La condamnation étant à l'appréciation du juge pénal, elle peut être portée au triple de l'avantage tiré de la commission de l'infraction.

Une fois les risques pesant sur le prestataire entrepositaire identifiés, et les potentielles responsabilités encourues analysés, il convient de s'interroger sur la manière dont ce dernier peut aménager ces risques et les prendre en compte dans les objectifs de son entreprise. C'est ici qu'intervient le management des risques.

En résumé : L'utilisation du droit pénal est désormais un outil véritablement effectif et redoutable de la protection de l'environnement.

Aux infractions de base consistant à déverser des substances nuisibles dans l'eau ou déposer des déchets dans la nature, la loi a créé depuis 2021 des délits de pollution, intentionnelle ou non intentionnelle, un délit d'écocide et même un délit de simple mise en danger de l'environnement.

de façon intentionnelle, lorsqu'elles entraînent des atteintes graves et durables à la santé, à la flore, à la faune ou à la qualité de l'air, du sol ou de l'eau ».

³⁰² C. envir., art. L.231-4.

³⁰³ C. envir., art. L.173-3-1: « Lorsqu'ils exposent directement la faune, la flore ou la qualité de l'eau à un risque immédiat d'atteinte grave et durable, les faits prévus aux articles L.173-1 et L.173-2 sont punis de trois ans d'emprisonnement et de 250 000 € d'amende ».

Chapitre 3 : Management des risques industriels majeurs

125. Les impacts de l'accident industriel Lubrizol sont très élevés : dommages matériels, pertes d'exploitation, atteintes à l'environnement, pertes de marchés, images fortement dégradées des deux entreprises ainsi que du territoire rouennais... Certains d'entre eux ont été démultipliés par la localisation de ces entreprises qui sont situées dans une **zone urbanisée**, à proximité du centre de la ville de Rouen et de communes adjacentes. Si l'origine et la localisation précise du sinistre ne sont pas encore à cette date déterminées précisément, il est indubitable que l'incendie s'est déclaré dans **une zone logistique où se déroulaient des opérations logistiques d'enfûtage et de stockage de produits chimiques**.

Du point de vue de l'accidentologie industrielle au niveau national, la référence à l'accident de l'usine AZF est tout aussi pertinente car l'explosion a eu lieu dans un entrepôt où était stocké du nitrate d'ammonium. En outre, l'usine était située en banlieue de la ville de Toulouse. Cet accident a malheureusement fait 31 morts et des milliers de blessés.

Au niveau international, deux autres accidents entrent en résonance avec ces deux événements français. L'explosion du 4 août 2020 au port de Beyrouth (Liban) dans un entrepôt contenant un stock de 2 750 tonnes de nitrate d'ammonium et les explosions au sein de la zone portuaire de Tianjin (Chine) en 2015 qui ont eu lieu à partir du 12 août 2015 dans un entrepôt chimique stockant 2 400 tonnes de produits toxiques dont 700 tonnes de cyanure de sodium. Les bilans humains pour ces deux accidents sont très lourds, 215 morts et 6 500 blessés à Beyrouth, 173 morts et près de 800 blessés à Tianjin.

Tous ces accidents industriels majeurs ont un point commun : ils ont pris naissance dans des entrepôts où étaient stockés des matières dangereuses et qui étaient situés à proximité de zones urbanisées. La particularité de l'accident de Rouen est qu'il fait apparaître une fragmentation des opérations entre deux sociétés liées contractuellement pour la réalisation de prestations logistiques. Cette situation est désormais courante. Elle est liée à l'évolution des supply chains qui voient les industriels fractionner leurs process et externaliser tout ou partie du pilotage ou la réalisation de leurs prestations logistiques.

Dans ce contexte, il apparaît essentiel d'introduire des **méthodes de management des risques (au-delà des processus industriels) uniformes et étendues à différents maillons de la supply chain**. Elles doivent tenir compte d'un environnement juridique, réglementaire, normatif, contractuel complexe et mouvant qui impacte le management global des risques liés à ces activités.

On démontrera l'intérêt que représente une approche juridique et réglementaire du management des risques logistiques et industriels, par le prisme de la qualification juridique des opérations et d'un management des risques étendu.

Section 1 : Approche juridique du management des risques logistiques et industriels

126. Les prestations logistiques sont très diverses, elles peuvent aller du simple entreposage des pièces ou de produits finis à la réalisation d'opérations industrielles, en passant par la gestion de stocks, la préparation de commandes ou la différenciation retardée.

Les prestations logistiques se sont adossées aux activités transport, créant des situations juridiques inédites et complexes. En effet, les prestations logistiques qu'elles soient liées ou non à des opérations de transport relèvent quant à elles du régime juridique de droit commun des obligations alors que les opérations obéissent à des dispositions spécifiques.

Cette situation pose la question du cadre juridique applicable aux opérations de logistique-transport. Il s'agit là d'une problématique essentielle puisque, de cette qualification, découlera le régime afférant à la responsabilité liée à l'opération de transport. Les opérateurs logistiques seront engagés différemment selon la qualification juridique qui sera attachée à ladite opération.

§ 1 : Approche juridique de la cartographie des risques

127. Cartographie des risques - Méthodologie. Nous proposons une méthodologie de **cartographie des risques logistico-industriels** qui consistera à s'appuyer sur des méthodes d'analyse juridique. Celles-ci auront pour objectif de qualifier juridiquement les différentes opérations et de mesurer les impacts en cas de survenance d'un sinistre.

Les activités de transport et de logistique s'imbriquent dans un séquençage d'opérations qui se sont complexifiées à mesure que la pratique de l'externalisation se répandait. Les activités traditionnelles de transport ou d'organisation des transports sont réalisées par divers professionnels : transporteurs, manutentionnaire, transitaire, commissionnaire de transport (organisation de transport), commissionnaire en douane, courtier maritime, consignataires...

Les « transporteurs » se sont diversifiés vers les activités logistiques pour répondre aux besoins des donneurs d'ordre et aux évolutions des usages.

Les prestations logistiques sont réalisées en amont – approvisionnement ou aval – distribution. En voici quelques exemples :

- Stockage / Gestion des stocks / Inventaires
- Groupage / dégroupage / Empotage de conteneurs
- Préparation de commandes, picking
- Conditionnement de produits / Emballage /Etiquetage
- Différenciation retardée : personnalisation de produits
- Planification / pilotage / Organisation des flux
- Prestations industrielles : assemblage

Certaines prestations vont jusqu'à l'assemblage et s'intègrent aux process de production ou de fabrication³⁰⁴.

Les modalités de pilotage des supply chains influencent certaines pratiques, en particulier le cross docking (transbordement quai à quai) qui consiste à réceptionner des marchandises pour les préparer et les réexpédier sans stockage.

Les sources significatives des risques d'un transporteur / logisticien sont les suivantes :

- Matériels : état des véhicules, des racks, moyens de manutention
- Process d'exploitation : chargement - déchargement / Manutention / Perte – Vol – Altération des marchandises
- Commercial - Contractuel :
 - o Altération de la performance client / perte d'exploitation
 - o Exigences de donneurs d'ordre (Conditions Générales d'Achat...)
- Humain : qualité du recrutement et de l'intégration
- Environnement : Nature des marchandises / Incendie
- Juridique – Réglementaire : Non-respect / écart à la réglementation

L'évaluation de ces risques logistiques ne présente pas de particularité. Elle consistera pour chaque entreprise à mesurer les risques par leur fréquence et leur gravité. La fréquence mesure la probabilité de survenance du risque et la gravité mesure l'importance des dommages occasionnés. En appliquant des méthodes quantitatives et en se référant à des données externes sur des sinistres de même nature ou sur des études sectorielles, les accidents AZF et Lubrizol ont dégradé l'évaluation des impacts des risques industriels (occurrence et gravité). Alors même que l'origine de chacun de ces deux événements réside dans des activités logistiques, on retiendra pourtant à tort que c'est l'activité industrielle qui en est la cause. La coexistence de ces typologies d'activités peut conduire, par capillarité, à modifier un risque logistique en risque industriel. La mitoyenneté des sites Lubrizol et Normandie Logistique renforce cette appréciation.

Cette évaluation des risques des activités logistiques peut présenter des insuffisances. Il est important, dans ce cas précis, de compléter cette approche par une **analyse juridique** qui prend appui sur les **régimes de responsabilité** de ces activités. L'évaluation des impacts peut s'en trouver modifiée à la fois pour l'industriel, donneur d'ordres ou le logisticien, prestataire.

Cette méthode permettra d'affiner l'évaluation des engagements et de structurer des stratégies de maîtrise et de financements des risques.

³⁰⁴ Ainsi, le logisticien DAHER propose dans le secteur aéronautique, des services d'assemblage structurel et d'installation d'équipements, directement sur les lignes de production de ses clients ou ex situ. Il se définit lui-même comme concepteur et opérateur de services logistiques pour l'aéronautique et les industries avancées.

128. Qualification juridique des risques logistico-industriels. Cette méthodologie consiste dans un premier temps, en une **qualification juridique des prestations**³⁰⁵. Celle-ci consiste à associer une situation factuelle à une catégorie juridique.

Dans un second temps, on applique le régime juridique correspondant à la catégorie identifiée. La catégorie juridique peut être définie comme un ensemble de situations factuelles soumises à un régime juridique commun (formation du contrat, obligations des parties, régimes de responsabilité ; plafonds de réparation...).

Plusieurs types de contrat coexistent dans la supply chain. Ils obéissent chacun à des règles particulières.

À titre d'illustration, l'IDIT³⁰⁶ a identifié dans une supply chain d'export de céréales pas moins de 16 types de contrats formés³⁰⁷. Citons les suivants : contrat de vente, contrat de commission en douane, contrat de dépôt, contrat de manutention, contrat de transport ou de location, contrat de mandat (transitaire), contrat d'affrètement....

L'exécution de différentes opérations déclenchent des transferts de risques et de responsabilité entre les intervenants.

Les transports et les prestations logistiques dans un contexte industriel peuvent donner naissance à différents de contrats :

- Transports : Contrats de transport internes ou internationaux (contrat de transport routier, ferroviaire, maritime, fluvial, aérien) / Contrat de commission de transport ou de douane/ Contrat de mandat, contrat de location de véhicules avec chauffeur, contrats d'affrètement
- Prestations logistiques : Contrat de dépôt, contrat de prestations de services, contrat de bail, contrat de travail, etc.

L'exercice de qualification juridique conduit à s'interroger sur la concordance entre des faits et des types de contrats qui sont définis par la loi ou la jurisprudence. Ces définitions permettent de dégager certains critères.

Le contrat de transport appartient à la catégorie du contrat d'entreprise, soit un contrat par lequel une personne s'engage à faire une prestation. Il n'existe pas de définition légale du contrat de transport. On le définit comme le contrat par lequel un professionnel s'engage à déplacer des personnes, des biens d'un point à un autre, avec la maîtrise de l'opération, moyennant un prix déterminé. On en dégage trois critères : un déplacement, la maîtrise de ce déplacement et un déplacement fait à titre professionnel.

³⁰⁵ Jacques Ghestin, Christophe Jamin et Marc Billiau, *Traité de droit civil : les effets du contrat*, 3e éd, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 2001, paragraphe 56

³⁰⁶ IDIT : Institut du Droit International des Transports

³⁰⁷ Cf. Annexe 2 : Chaîne contractuelle de la supply chain export de céréales

Quant au contrat de prestations logistiques, comme évoqué préalablement³⁰⁸, il n'existe aucune classification légale des prestations et des prestataires logistiques. On peut néanmoins reconnaître une forme de classification allant d'une activité de prestation logistique (1PL) à plusieurs activités de prestations logistiques (5PL).

Ces opérations peuvent être la réception des marchandises, le déchargement, l'entreposage, la gestion de stocks, le chargement, le transport, peu importe que le prestataire exécute lui-même le transport ou qu'il le confie à d'autres personnes, la commission de transport, la facturation, le dédouanement des marchandises, l'exploitation des systèmes d'information permettant l'organisation des flux ou la traçabilité des marchandises.

129. Impacts des régimes de responsabilité. De la qualification juridique découlent des règles communes propres à chaque type de contrat. L'intérêt réside dans **l'évaluation de l'impact du risque** à partir de l'application des régimes de responsabilité dont le contenu est issu de conventions internationales ou des dispositions nationales. Les évaluations des impacts peuvent se baser sur ces dispositions.

L'obligation de déplacement qui pèse sur le transporteur terrestre (routier, fluvial et ferroviaire) est une obligation de résultat. Cette obligation de résultat pèse depuis la prise en charge jusqu'à la livraison de la marchandise. En principe, le transporteur qui effectue un transport interne, est amené à réparer tous les préjudices subis : préjudices matériels (pertes et avaries), retard... L'indemnisation porte sur la perte subie mais aussi le gain manqué dès lors que les préjudices sont bien certains, directs et prévisibles. Pour le transport international routier (convention CMR), en cas de perte et avaries, seul le préjudice matériel est réparable. Cette notion de préjudice direct est assez floue. Ainsi, ont pu être jugés comme préjudices directs, l'annulation d'un marché par suite de la livraison à un tiers de marchandises qui en faisaient l'objet³⁰⁹, la baisse de production due au fait qu'une machine endommagée en cours de transport tourne à vitesse inférieure à sa vitesse normale³¹⁰. A été jugée comme préjudice indirect, la rupture des relations commerciales entre vendeur/expéditeur et acheteur/destinataire résultant de l'attitude du vendeur après l'incident de transport de transport plus que de cet incident lui-même³¹¹.

Cependant, pour atténuer les effets de la responsabilité de plein droit du transporteur, le montant de la réparation est plafonné, quel que soit le mode de transport. Pour les pertes (totales ou partielles) et avaries, le montant dépend du poids de la marchandise³¹². À titre d'exemple, pour les transports routiers, le contrat type « général » opère en premier chef une distinction basée sur le poids de l'envoi. Pour les envois inférieurs à 3 tonnes, cette indemnité ne peut excéder 33 € par kg de poids brut de marchandises manquantes ou avariées pour

³⁰⁸ Voir supra n°15 ss.

³⁰⁹ CA Aix-en-Provence, 25 janvier 1983, BT 1983, p. 319

³¹⁰ CA Amiens, 29 septembre 1988, n° 356/84

³¹¹ CA Aix-en-Provence, 10 février 1988, BT 1988, p. 379

³¹² Pour plus de détails : Cf. annexe 5 Tableaux comparatifs régimes responsabilité et plafonds de réparation

chacun des objets compris dans l'envoi, sans pouvoir dépasser 1000 € par colis perdu, incomplet ou avarié. Pour le transport international routier en cas de perte totale ou partielle, le plafond est de 8,33 DTS³¹³ par kg de poids brut manquant.

Ainsi, par exemple, il faut comprendre qu'un industriel qui fait transporter une marchandise d'une valeur de 30.000 € et pesant 200 kg sera indemnisé en cas de perte totale, à hauteur de 6600 € maximum en cas de transport routier interne et de 1311.33 € en cas de transport routier international.

Les plafonds de réparation varient selon le mode de transport utilisé et ils peuvent sauter en cas de faute lourde du transporteur.

En ce qui concerne les **prestations logistiques**, ce sont des régimes de droit commun qui s'appliqueront. Ainsi, l'entreposage sera qualifié de contrat de dépôt. Aucun texte réglementaire ne définit le niveau d'indemnité due par le dépositaire (entrepositaire). Il devra **réparation intégrale de tous les dommages** (matériels et autres) justifiés, prévisibles et directs (Art. 1231-2 et Art. 1231-4 du Code Civil).

Certaines opérations sont à la lisière des régimes juridiques transport et logistique. Les pratiques de «cross docking» sont en ce sens significatives. On pourra les qualifier le plus souvent d'opérations de transport. Cependant, si ces opérations sont intégrées à un ensemble plus vaste de prestations logistiques encadrées par un contrat, on pourra leur appliquer les règles de droit commun en considérant que ces prestations sont accessoires à l'obligation principale d'un contrat de prestations logistiques.

D'où l'intérêt de qualifier juridiquement les opérations (transport, dépôt, contrat d'entreprise) et ce, avant d'évaluer les impacts, en particulier financiers, des opérations logistiques et industrielles.

Une réduction de l'impact financier de ces risques devra être entreprise par le biais de clauses limitatives de responsabilité ou limitatives de réparation.

130. Sources et méthodologies complémentaires d'identification des risques. Le processus de mise en œuvre d'une cartographie des risques peut inclure des sources internes et externes à l'entreprise. Des études sectorielles, émanant par exemple d'assureurs sont disponibles. Elles permettent d'avoir une vue d'ensemble, en particulier des risques transport. C'est plus délicat pour les risques industrialo-logistiques.

Nous avons identifié la **base de données ARIA** (Analyse, Recherche et Information sur les Accidents) répertoriant les accidents qui ont porté, ou auraient pu porter atteinte à la santé ou à l'environnement. Ainsi, sont disponibles sur le site de l'ARIA ³¹⁴ une fiche descriptive de

³¹³ DTS : Droit de Tirage spécial. Les droits de tirage spéciaux (DTS ; en anglais Special Drawing Rights, SDR), sont un instrument monétaire international créé par le FMI en 1969 pour compléter les réserves officielles existantes des pays membres. Au 30/11/2022, 1 DTS = 0.787114 €

³¹⁴ <https://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/le-barpi/la-base-de-donnees-aria/> consulté le 15/12/2022

l'accident Lubrizol (Incendie sur deux sites industriels aux zones d'entreposage mitoyennes³¹⁵). En outre, une synthèse sur l'accidentologie associée aux entrepôts de matières combustibles est disponible pour la période **du 01/01/2009 au 31/12/2016**³¹⁶. La base de données recense sur cette période **207 événements français** impliquant des entrepôts de matières combustibles, soit une moyenne de **25 événements par an**. Cette synthèse recense également la chaîne causale des accidents et met en exergue les points d'attention transposables pour prendre des mesures de prévention.

Quelques causes ? :

- Défaillances humaines : Erreur de manipulation/manutention
- Défaillances matérielles : Problème électrique au niveau des dispositifs de chauffage
- Exploitation du site : pas/ou problème de compartimentage au sein des cellules, absence de surveillance du site en dehors des périodes d'exploitation, absence d'inventaire des matières stockées

131. Approfondissement de la cartographie des risques par l'exploitation de la jurisprudence Cette identification des risques logistiques et industriels peut être approfondie grâce à l'analyse de décisions de justice. L'exploitation de la jurisprudence peut aussi apporter un éclairage complémentaire à l'identification des risques. Ainsi, la base de données juridiques de l'IDIT spécialisée en transport et logistique permet de dégager 54 décisions de justice qui portaient sur les incendies en entrepôt.

Ainsi, à titre d'exemples, on peut noter quelques informations extraites qui portent en particulier sur les circonstances de l'origine incendie ou des dommages :

- Transport frigorifique – Incendie du camion à la suite d'un court-circuit au niveau de groupe frigorifique - Incendie lors du stationnement à quai. (CA Paris 28/09/2022)
- Incendie de nuit consécutif à une tentative de vol par effraction dans l'entrepôt (CA Versailles 21/04/2022 ; Cour de Cassation 24/03/2021)
- Avaries – Déclenchement intempestifs des systèmes anti-incendie (CA Paris 08/02/2018)
- Travaux d'entretien de toiture commandés par l'exploitant d'un magasin de stockage - Incendie provoqué par la chute d'élastomère enflammé (CA Rouen 04/10/2006)
- Incendie provoqué par l'action d'une disqueuse sur une pièce métallique ayant projeté des particules en fusion en direction d'une poubelle contenant des matériaux inflammables chez le transporteur (CA Versailles – 26/01/2006)

³¹⁵ Voir la Fiche de recommandation R2-2 en Annexe 1, p.128.

³¹⁶ <https://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/synthese/syntheses/entrepots-de-matieres-combustibles/>, consulté le 15/12/2022

La prise en compte de ces éléments et l'application de cette méthodologie d'analyse juridique par les risk managers conduiront ceux-ci à s'appuyer en interne, selon l'organisation de l'entreprise, sur les responsables juridiques, les responsables risques/assurances, les responsables financiers, ainsi que sur les responsables supply chain – logistique, achats et opérations industrielles qui peuvent être amenés à engager l'entreprise. On se saurait que trop recommander le suivi de formations spécifiques dans ces domaines.

Au-delà, pour compléter cette démarche, la cartographie des risques logistiques et industriels intégrera un **risque « compliance »** qui a été identifié pour les prestataires logistiques dont les entrepôts vont être plus largement soumis à la réglementation ICPE.³¹⁷

Les entreprises s'exposent à des sanctions en cas de non-respect des obligations légales. Les sanctions peuvent être administratives et pénales.

Au-delà du respect de la réglementation, certains industriels ont anticipé et modifier leurs pratiques. Ainsi, Lubrizol indique avoir³¹⁸ :

- investi dans l'automatisation des équipements, des sprinklers supplémentaires, des moyens de détection renforcés, des murs de rétention additionnels
- réduit de 80% le stockage de produits en fûts
- créé des zones tampon en limite de propriété ont été créés
- mis en place de nouvelles mesures de sûreté.

En résumé : En référence à des accidents industriels significatifs, et en particulier celui de Lubrizol de septembre 2019, il est proposé une application de méthodes d'analyse juridique et réglementaire pour cartographier les risques par le prisme de la qualification juridique des activités. Une analyse des risques intégrant la qualification juridique et les régimes de responsabilité des opérations logistiques apparaît nécessaire pour évaluer les risques bruts des logisticiens, des transporteurs et des industriels. Il est impératif que les régimes de responsabilité soient maîtrisés par les acteurs pour évaluer les risques logistiques et industriels. Cette approche juridique de cartographie des risques peut être utilement complétée par une analyse orientée et opérationnelle de la jurisprudence. La cartographie des risques intégrera le risque « compliance » de la réglementation ICPE

³¹⁷ *Supra* n°22 et s.

³¹⁸ Lubrizol Infos, n°6, septembre 2021

§ 2 : Maîtrise des risques logistiques et industriels : approche contractuelle et gouvernance territoriale

132. Les contrats sont des instruments concourant à la maîtrise des risques et la sécurisation des relations. Ainsi, ils formalisent les obligations des parties au contrat en accompagnant les actions de prévention et de protection contre les risques de fréquence et les risques majeurs.

Dans un contexte industriel, **la maîtrise des risques logistiques et industriels** passe par des **relations contractuelles équilibrées**. Selon le Pr Didier Ferrier, « *Un contrat est un rapport de force, mais il doit être équilibré : c'est un instrument qui doit permettre d'atteindre un objectif de performance commun aux deux parties.* »³¹⁹

A) Maîtrise des risques : Approche contractuelle

133. Approche contractuelle de la maîtrise des risques logistiques et industriels Les multiples opérations des supply chain donnent naissance à de nombreux contrats entre des intervenants ayant chacun une fonction précise. Le recours à l'impartition (sous-traitance), c'est-à-dire le fait pour une entreprise de se procurer à l'extérieur des biens matériels ou des services, est indispensable. Elle conduit les industriels à contracter avec des entreprises offrant des services spécialisés en permettant une optimisation potentielle des coûts et une flexibilité accrue dans la réalisation des tâches.

Dans le cas des prestations logistiques, les contrats formés sont des contrats d'entreprise, c'est-à-dire « des contrats par lesquels l'une des parties s'engage à faire quelque chose pour l'autre, moyennant un prix convenu entre elles »³²⁰. Cette catégorie de contrats est très vaste et permet une grande liberté dans la rédaction des clauses, sauf à respecter certaines limites, dont des clauses élusives de responsabilité.

134. Sous-traitance Le recours à la sous-traitance est très courant, notamment dans les transports. En logistique, c'est le terme externalisation qui est retenu dans la mesure où l'industriel confie à un prestataire tout ou partie de ses activités. Par ailleurs, le contrat est signé le plus souvent sur une longue période, généralement plusieurs années car cela nécessite des investissements lourds, en particulier la mise à disposition de d'entrepôts (conformes aux normes sécurité / environnement), de moyens de manutention, moyens de stockage automatisé, mise à disposition de personnel, utilisation de systèmes informatiques interfacés avec les systèmes d'information de l'industriel, des WMS³²¹ ...

Cependant, les **risques identifiés en cas de recours à la sous-traitance** sont transposables à l'externalisation des prestations³²²:

- Perte de la maîtrise de l'installation et des activités sous-traitées
- Difficultés d'appropriation des risques par les parties prenantes
- Dilution des responsabilités vis-à-vis de la maîtrise des risques
- Manque d'implication du donneur d'ordres à cause d'un enjeu financier considéré comme faible

³¹⁹ Prof. Didier FERRIER, Article « Le contrat, un outil de réduction des risques », Les Echos, 07/02/2013

³²⁰ Article 1710 du Code civil

³²¹ Warehouse Management System

³²² Sous-traitance et maîtrise des risques – synthèse Barpi, Décembre 2019

Il n'existe pas de mécanisme légal de **co-responsabilité** entre un industriel et un logisticien, contrairement au secteur des transports. Cependant, les transferts de responsabilité peuvent trouver leurs limites. Ainsi, la société TOTAL a-t-elle été condamnée pour imprudence à la suite du naufrage de l'Erika, en violation des règles mises en place pour l'inspection externe des navires, alors qu'elle n'était ni propriétaire, ni affréteur du navire et qu'elle avait transféré une cargaison. Ainsi les industriels doivent être acteurs de la maîtrise des risques de la chaîne logistique.

135. Formation du contrat de prestations logistiques

Pour répondre à ces enjeux, le processus de contractualisation doit être utilisé à bon escient. La **phase de négociation précontractuelle** est une période utile qui doit permettre aux parties de mesurer les risques encourus. Il ne convient pas, pour répondre à des impératifs de célérité, de négliger cette phase essentielle. Le respect et la qualité des échanges au cours de cette période est d'ailleurs un bon indicateur des relations futures et de l'implication future des parties prenantes au contrat.

Les documents de marché (appels d'offre / cahier des charges) doivent être rédigés avec précision en intégrant des exigences techniques en fonction de la typologie des produits stockés. Il est bien évident que le prestataire logistique aura conclu des contrats d'assurance exigeant en particulier la présence de systèmes de sécurité incendie adaptés au produit stocké dont notamment :

- des moyens de prévention internes (ex. : sprinklers)
- des moyens de prévention externes (ex. : caméras thermiques avec systèmes d'alerte intégrés)

Le choix du prestataire logistique, surtout pour du stockage de matières dangereuses, ne doit pas se faire au moins-disant. Il conviendra de rechercher et pondérer l'évaluation des prestataires en intégrant des éléments de pondération comprenant en particulier la connaissance du marché, les compétences des équipes, voire la certification ISO³²³. Les appels d'offres dans le domaine des prestations logistiques peuvent exiger (ou favoriser dans les grilles de notation) des prestataires certifiés :

- ISO 14040 Management environnemental
- ISO 28000 Management de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement
- ISO 31000 Management du risque

Un indice intéressant dans le choix du prestataire et dans la **continuité de la maîtrise des risques logistiques** est celui de sa certification ISO 28000. Cette norme se concentre sur les risques liés à la sûreté de la chaîne d'approvisionnement. Elle cible des menaces telles que le terrorisme, la fraude et le piratage. **L'agrément OEA** pour « Opération Economique Agréé » est également à prendre en considération. Un opérateur économique agréé³²⁴ se définit « comme un opérateur économique ayant une relation de confiance dans le cadre des opérations douanières qu'il accomplit et autorisé, à ce titre, à bénéficier de certains avantages sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne »³²⁵. L'OEA doit notamment démontrer l'existence au sein de son entreprise de normes de sécurité et de sûreté appropriées.

³²³ International Organization for Standardization – Organisation internationale de normalisation

³²⁴ Article 38 et s. du Code des Douanes de l'Union

³²⁵ DGDDI - Guide Opérateur OEA. <https://www.douane.gouv.fr/sites/default/files/2021-01/13/guide-operateur-OEA.pdf> consulté le 05/12/2022

La norme ISO 28000 et l'agrément OEA portent sur la sûreté et non sur la sécurité de la chaîne logistique. Cependant, les procédures mises en place dans ce cadre, permettent de réduire certains risques, notamment le risque de vol qui est, comme nous l'indique l'analyse de la jurisprudence, un facteur récurrent apparaissant à l'origine d'incendie dans les entrepôts.

136. Clauses et exécution des contrats de prestations logistiques

Voici ci-dessous quelques points d'attention et illustrations du contrat comme élément de la maîtrise des risques.

- Perception et de la connaissance des risques par le prestataire logistique

Le donneur d'ordres doit être extrêmement attentif à ce que les processus de gestion des risques soient connus et maîtrisés par le logisticien. Le transfert contractuel et des risques doit permettre une continuité de la chaîne de la maîtrise des risques, malgré le transfert de garde des marchandises. Lorsqu'un prestataire intervient sur le site du donneur d'ordres, cette transmission se fait plus aisément.

Ainsi, en est-il des protocoles de sécurité que les industriels transmettent aux transporteurs. Selon les articles R. 4515-4 et R. 4515-5 du Code du travail, les opérations de chargement ou déchargement doivent faire l'objet d'un document écrit, appelé protocole de sécurité. Ce protocole comprend les informations utiles à l'évaluation des risques générés par l'opération ainsi que les mesures de prévention et de sécurité.

Lorsque que les prestations logistiques sont réalisées sur des sites exploités par les logisticiens, c'est évidemment bien différent. C'est le logisticien qui est dans ce cas responsable de la sécurité sur son site.

Cependant, le donneur d'ordres pourra rechercher le classement ICPE de l'entrepôt où seront stockées les marchandises afin de connaître l'environnement réglementaire dans lequel interviendront les prestations.

- Audit Prestataires

Une clause prévoyant des audits des prestataires doit être incluse afin de maîtriser la qualité des prestations et le respect des cahiers des charges.

- Sous-traitance

Afin d'éviter la dilution des responsabilités au sein de la supply chain, il est possible d'encadrer par agrément, voire d'interdire le recours à la sous-traitance par le prestataire logistique.

- Prix

La durée du contrat implique un risque d'évolution des facteurs déterminant le prix des prestations (ex. : coût énergie). Des clauses d'indexation sont à prévoir voire des clauses de hardship. Celles permettent à l'une ou l'autre des parties d'exiger une nouvelle négociation du prix en cas de bouleversement de l'équilibre du contrat. Dans le domaine des transports, une clause d'indexation « gazole » est obligatoire.

Le prix est un élément essentiel afin que les prestataires logistiques puissent exécuter le contrat sans être fragilisés et être contraints de se soustraire à leurs obligations notamment en termes de sécurité. Cela limite le risque de faillite des prestataires.

Des politiques de «**risk and revenue sharing**»³²⁶ et de «**supply chain finance**» sont mises en œuvre, notamment dans le secteur aéronautique. C'est une voie qu'il conviendrait d'explorer dans la logistique des matières dangereuses pour renforcer la solidité et la résilience du secteur.

Les contrats de prestations logistiques restent des conventions complexes, qui restent difficiles à maîtriser. Afin de faciliter la diffusion des bonnes pratiques dans le domaine de la logistique et de faciliter l'équilibre contractuel entre les parties, il conviendrait de s'inspirer du secteur des transports où est reconnu légalement la validité de contrats types. Ceux-ci peuvent s'imposer aux acteurs en cas d'absence de contrat écrit, ils sont dits supplétifs. Les contrats types sont établis en concertation avec les professionnels (industriels et prestataires) et sont publiés par décret. Ils ont pour principal objectif d'équilibrer la relation commerciale et de définir les obligations et responsabilités de chacune des parties au contrat. Il serait intéressant de proposer un **contrat-type « prestations logistiques »** qui encadrerait les relations entre donneur d'ordres et prestataire en tenant compte des dispositions ICPE en matière de sécurité, d'information sur les produits industriels stockés, etc.

B) Maîtrise des risques logistico-industriels : Gouvernance territoriale

La nature systémique et les impacts potentiels des risques logistico-industriels à l'échelle d'un territoire doit conduire les industriels et prestataires logistiques à aller au-delà de leur périmètre et à s'engager activement dans la **gouvernance territoriale** des risques.

137. Management territorialisé des risques Les enseignements de l'accident Lubrizol plaident en faveur d'un **management territorialisé des risques** par les acteurs de la supply chain, qu'ils soient industriels ou prestataires transport / logistiques, mais également les acteurs de l'aménagement et du développement territorial (Collectivités territoriales, ports).

La gouvernance territoriale s'articule autour d'un texte fondateur de 2003, dite Loi Bachelot³²⁷, relatif à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages. Ce texte a été publié suite à l'accident AZF. Il prévoit la mise en place des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT). Ce sont des documents de planification stratégique qui visent à prévenir les risques associés à certaines installations classées qui présentent des dangers importants pour la sécurité, la santé des populations voisines et pour l'environnement. Le PPRT est approuvé par le préfet. Il associe notamment :

- les exploitants des installations à l'origine du risque,
- les communes sur le territoire desquelles le plan doit s'appliquer,
- les établissements publics de coopération intercommunale compétents

Ce plan délimite un périmètre d'exposition aux risques, à l'intérieur duquel des prescriptions d'urbanisme sur les ouvrages existants ou futurs sont prévues.

Les industriels et exploitants d'installations ICPE sont concernés par l'élaboration des PPRT. Cette implication des industriels dans le management des risques à l'échelle territoriale doit d'être

³²⁶ Laurent GIORDANI, Bernard ALBERTI, Thibaud MOULIN (KYU ASSOCIES), La gestion du risque supply chain dans l'entreprise, éditions AMRAE Association, 2015, p. 75

³²⁷ Loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages.

approfondie. Ainsi, selon le rapport sénatorial sur les risques industriels de 2020³²⁸ publié à la suite de l'accident LUBRIZOL, « la **gestion mutualisée publique/privée des accidents industriels et technologiques** et le **développement de complémentarités entre l'ensemble des acteurs de la sécurité industrielle et technologique** apparaît comme une nécessité pour traiter les situations de crise avec efficacité et rapidité ».

Ainsi, lors de l'incendie Lubrizol / Normandie Logistique, les moyens de plusieurs industriels ont été mis à disposition : Total, Borealis, Exxon Mobil, Rubis Terminal, groupe CIM Le Havre, Care, DRPC Bolloré ont fourni des émulseurs, cinq engins de lutte contre l'incendie ainsi que trois bateaux remorqueurs incendie.

La loi «PACTE» du 22 mai 2019³²⁹ a défini les plateformes industrielles. Il s'agit d'un « regroupement d'installations classées pour la protection de l'environnement – ICPE sur un territoire délimité et homogène conduisant, par la similarité ou la complémentarité des activités de ses installations, à la mutualisation de la gestion de certains biens et services qui leur sont nécessaires ». Le décret d'application de cette loi parue le 22 novembre 2019 a pour objectif de renforcer et clarifier les règles de fonctionnement de ces plateformes industrielles et « d'en assurer le meilleur niveau de sécurité industrielle et environnementale ». Ces dispositions sont entrées en vigueur au 1er janvier 2020.

Ce type d'organisation mutualisée repose sur une plateforme placée sous la responsabilité d'un exploitant. Elle concernait en 2021, 17 zones d'activités, dont le couloir de la chimie de la Vallée du Rhône, l'étang de Berre, Port Jérôme ou le port du Havre. **Il serait utile de formaliser des engagements dans le cadre de la création d'une plateforme industrielle, notamment au niveau du territoire de la Métropole Rouen Normandie.**

Il est à noter tout de même la création à Rouen de l'association Upside qui est une union d'industriels. Celle-ci doit favoriser l'harmonisation des pratiques entre acteurs industriels du territoire, la mutualisation des approches ainsi que le renforcement de la transparence et de l'information des industriels vers les habitants. Il conviendrait à terme d'y associer les prestataires logistiques.

En résumé : La maîtrise des risques logistiques et industriels est le second pilier du management des risques. Dans une approche de management juridique des risques, cela conduit à une recherche d'équilibre contractuel entre le donneur d'ordre industriel et le prestataire logistique. Le contrat de prestations logistiques doit être considéré un véritable outil de maîtrise des risques (et non de transfert de risques) en comblant les risques inhérents à la segmentation des opérations logistiques.

Les impacts des risques logistico-industriels à l'échelle d'un territoire doit conduire les industriels à s'engager activement dans la gouvernance territoriale des risques au travers des différentes instances ou structures créées à cet effet.

³²⁸ Rapport Sénat n° 480 - Risques industriels : prévenir et prévoir pour ne plus subir <http://www.senat.fr/rap/r19-480-1/r19-480-1.html>, 2020, p. 44 et s.

³²⁹ Loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et à la transformation des entreprises, Art. 144

Section 2 : Financement des risques : Approche assurantielle du management des risques industriels majeurs

138. L'article L. 516-1 du Code de l'environnement impose la constitution de garanties financières à l'égard d'exploitation présentant des risques importants de pollution ou d'accident.

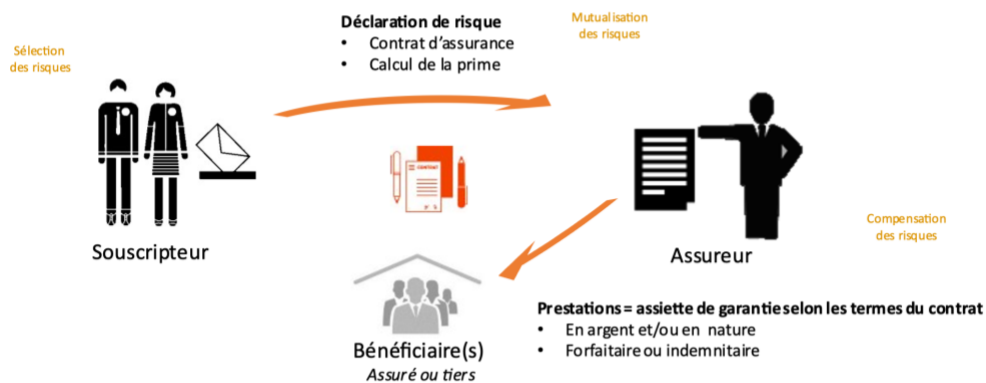
La liste des personnes visées par cette obligation est inscrite à l'article R. 516-1 du Code de l'environnement. Elle ne concerne donc pas directement tous les sites classés. Et par ailleurs, l'article renvoie à la constitution de garanties financières parmi lesquelles on retrouve la souscription d'un contrat d'assurance.

Le contrat d'assurance n'est donc pas le seul outil de gestion du risque industriel majeur, mais il constitue un outil intéressant de transfert du risque.

C'est pourquoi il sera rappelé les grands principes de l'assurance (§1) avant d'évoquer les règles relatives à l'élaboration des garanties d'assurance (§2) et de conclure sur une présentation des principales assurances pouvant permettre de garantir les risques industriels majeurs (§3).

§ 1 : Les grands principes de l'assurance

1. Les grands principes de l'assurance



@IoIande VIRICEL / Ingénieur(e) de recherches (CUREJ - EA4703) / ioande.viricel@univ-rouen.fr

5

139. **Définition.** Le contrat d'assurance est défini comme le contrat par lequel « en contrepartie du versement d'une prime ou d'une cotisation, une partie (le souscripteur) se fait promettre pour son compte ou celui d'un tiers, par une autre partie (l'assureur) une prestation généralement pécuniaire en cas de réalisation d'un risque »³³⁰.

³³⁰ V. J. Hémar, *Théorie et pratique des assurances terrestres*, t. 1, impr. Contant-Laguerre, 1924, p. 73.

Quelques précisions de vocabulaire concernant les parties au contrat d'assurance :

- Le **souscripteur** est celui qui souscrit l'assurance, c'est-à-dire celui qui conclut avec l'assureur et signe le contrat soit pour son propre compte (il devient alors l'assuré), soit pour le compte d'autrui.
- L'**assuré** est celui dont la personne ou les biens sont exposés au risque couvert par l'assurance, mais qui n'est pas nécessairement le souscripteur.
- Le **bénéficiaire** est celui qui reçoit la prestation d'assurance convenue lors de la survenance du risque. Il peut s'agir de l'assuré lui-même en assurance de chose, ou bien d'un tiers en assurance de responsabilité.

140. Principes fondamentaux, piliers du droit des assurances. Plusieurs principes encadrent cette relation contractuelle : il s'agit des principes :

- de mutualisation et de compensation des risques
- auquel s'ajoute le principe de sélection des risques.

Les principes de la mutualisation et de la compensation des risques justifient **que tous les risques ne soient pas garantis**. La mutualisation du risque permet de regrouper virtuellement au sein du même portefeuille de risques, plusieurs personnes présentant un risque aux mêmes caractéristiques. Ainsi le risque n'est pas supporté par un assuré seul, mais par une communauté. Dès lors, en cas de sinistre, le risque subi par l'un des assurés, est pondéré par la masse des autres assurés non sinistrés.

Par conséquent, pour pouvoir mutualiser les risques et faire en sorte que les cotisations de l'ensemble des assurés compensent les sinistres qu'il devra indemniser, **l'assureur va procéder à une sélection des risques**.

Cela signifie que la loi autorise l'assureur à refuser sa garantie d'assurance :

En amont de la souscription du contrat, l'assureur peut en effet choisir de ne pas contractualiser avec le candidat à l'assurance.

En aval, c'est-à-dire après la souscription du contrat, et même après sinistre, la loi autorise l'assureur à résilier le contrat d'assurance d'un assuré, même si le sinistre qui s'est réalisé n'est pas imputable à l'assuré (C. assur., art. R*113-10).

Ces dispositions doivent être complétées des exigences de solvabilité. Pour un assureur être solvable cela signifie être en mesure de pouvoir respecter les engagements qu'il prend à l'égard de ses clients et présenter des ressources pour faire face à leur demande.

Ces règles dites « prudentielles » ont été modifiées par une directive européenne de 2009³³¹.

³³¹ Directive 2009/138/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 sur l'accès aux activités de l'assurance et de la réassurance et leur exercice (solvabilité II) (refonte) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), OJ L 335, 17.12.2009, p. 1-155.

Les 3 piliers de la Directive Solvabilité 2 ont pour objectif :

- d'harmoniser la réglementation dans l'Union européenne,
- d'accroître la transparence de la communication financière des assureurs
- et de garantir leur aptitude à honorer les engagements pris envers les personnes assurées. Sur ce dernier point, l'objectif principal est l'adéquation entre les risques liés à l'activité d'assurance et le capital alloué pour couvrir ces mêmes risques.

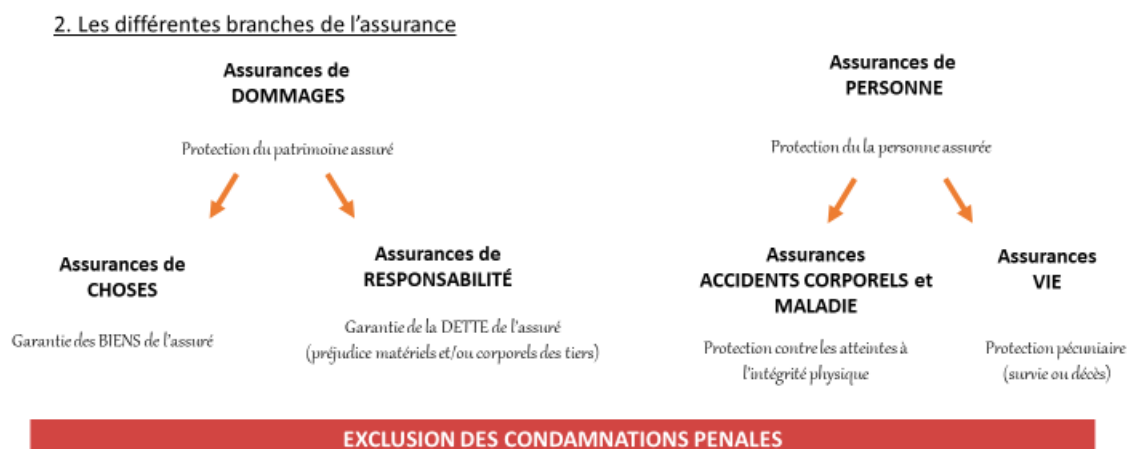
En résumé : Les principes fondamentaux du droit des assurances, associés aux exigences européennes de solvabilité, ont pour objectif de garantir un portefeuille de risques. Par la sélection des risques (en amont et en aval du contrat d'assurance), l'assureur protège la mutualité souhaitant garantir un risque aux caractéristiques identiques.

§2 : Élaboration de la garantie d'assurance

141. La délimitation contractuelle du risque (B) répond à des règles parfois différentes selon la branche de l'assurance à laquelle celle-ci va être rattachée (A)

A) Les différentes branches de l'assurance

142. Assurances dommages et assurances de personne. Le droit des assurances se découpe en différentes branches.



@Iolande VIRICEL / Ingénieure de recherches (CUREJ - EA4703) / iolande.viricel@curej-rouen.fr

7

La **première branche** est consacrée à l'assurance de dommages, et vise la protection du patrimoine de l'assuré. L'assurance de dommage est divisée en deux catégories :

- La 1^{ère} catégorie vise les **assurances de choses** qui ont pour objet l'indemnisation d'un dommage subi par l'assuré, c'est-à-dire la destruction, dégradation ou disparition d'un bien de son patrimoine.

▪ La 2nde catégorie vise les **assurances de responsabilité**. Il s'agit ici pour l'assureur de garantir les dettes de responsabilité de son assuré en indemnisant les tiers victimes qui en ferait la réclamation.

Pour être complet, il faut également rapidement évoquer la **seconde branche** de l'assurance, dédiée aux assurances de personnes ici représentées sous la distinction entre les assurances « accidents corporels et maladie », et les assurances « vie ».

Enfin, l'assurance ne couvre jamais le risque pénal *stricto sensu*, c'est-à-dire les peines d'emprisonnement, les amendes pénales etc. En effet, dès 1882³³², la Cour de cassation a exclu la condamnation pénale des garanties d'assurance car le risque « *condamnation pénale* » n'est pas conforme à l'ordre public et aux bonnes mœurs, une telle garantie s'opposant par ailleurs au principe de personnalité des peines.

B) La délimitation contractuelle du risque industriel majeur dans le contrat d'assurance

143. Le principe de liberté contractuelle en assurance. Il est coutume de dire que le contrat d'assurance est par nature aléatoire, consensuel et d'adhésion. C'est-à-dire que le contrat d'assurance est rédigé en amont par l'assureur qui le soumet à la libre acceptation du preneur d'assurance (adhésion). Le candidat à l'assurance accepte que la mise en œuvre du contrat dépende d'un événement incertain (aléatoire) ce qui a pour conséquence que la formation du contrat résulte d'un échange des consentements n'exigeant pas la preuve d'un écrit (consensuel).

A ces caractéristiques contractuelles s'ajoutent le principe de liberté contractuelle.

Avant la souscription d'un contrat, le principe de liberté contractuelle permet aux parties au contrat d'assurance d'accepter ou de refuser le risque.

Pour l'assureur, cela relève pour partie du principe de sélection des risques.

Pour le preneur d'assurance, cela signifie qu'il peut décider de transférer le risque ou de le conserver³³³.

Dans l'hypothèse qui nous intéresse, la garantie du risque industriel majeur, cela signifie que le site soumis à l'obligation de constitution de garanties financières devra assumer la sous-assurance volontaire de son risque en présentant d'autres capacités financières, comme la constitution de captive d'assurance³³⁴.

³³² Cass. civ., 20 février 1882, DP 1882.1.232.

³³³ Dans cette hypothèse, il est considéré que l'assuré accepte une sous-assurance, c'est-à-dire que la valeur des biens assurés est inférieure à la valeur réelle. Que la sous-assurance soit volontaire ou involontaire, en cas de sinistre, alors l'assuré « *supporte, en conséquence, une part proportionnelle du dommage, sauf convention contraire* » (C. assur., art. L. 121-5).

³³⁴ La captive d'assurance peut être définie comme une forme d'auto assurance puisqu'une entreprise crée sa propre compagnie d'assurance. Un compte captif perçoit le versement des primes et débitera le montant des indemnités de sinistres.

144. Obligation de la déclaration des risques incombant au candidat à l'assurance. Lorsque la décision de souscrire un contrat d'assurance est arbitrée, encore faudra-t-il que le contrat corresponde aux besoins du candidat à l'assurance. La question de l'identification du risque est ici importante. Elle permet à l'assureur de fixer l'assiette de garantie, c'est-à-dire le montant maximum de couverture du risque, mais également les situations qu'il accepte de couvrir.

Depuis 1989, la déclaration spontanée des risques a laissé la place à un questionnaire de risque. Il appartient à l'assureur de poser les questions qu'il juge nécessaire à la délimitation de sa garantie. Ce questionnaire n'est pas limité à la forme écrite, il peut tout à fait être envisagée, voire encouragée, la visite de risque. Cela signifie que l'assureur, ou son représentant, interrogera le candidat à l'assurance sur site.

Cette visite de risque semble indispensable dans le cadre du risque industriel majeur tel que défini dans la présente étude. Pour pouvoir bien identifier les besoins de l'assuré, il est impératif que le candidat à l'assurance et l'assureur aient pleinement conscience des risques encourus. Lors de l'échange préalable à la souscription du contrat, il faudrait sans doute envisager d'échanger une cartographie des risques encourus et une cartographie des responsabilités.

Le candidat à l'assurance ne doit pas hésiter à communiquer librement avec son assureur, et à échanger avec lui les contrats organisant une prestation logistique qu'il signe avec des tiers. En effet, le contrat de prestation logistique n'est pas défini juridiquement³³⁵. A défaut de statut légal les juges sont parfois contraints de requalifier les contrats qui organisent une prestation logistique en se référant à l'obligation principale du contrat. Or, les différentes stipulations contractuelles peuvent avoir un impact sur la garantie d'assurance, notamment et par exemple lorsque contractuellement il est introduit dans le contrat organisant la prestation logistique, une clause de renonciation à recours entre les parties. Ce type de clause interdirait à l'assureur de dommages de pouvoir obtenir un remboursement des sommes versées à son assuré si un tiers était responsable du sinistre. Cette situation – non satisfaisante du point de vue de l'assureur – pourrait être écartée du contrat d'assurance.

Pour éviter la non garantie, consécutive à une déchéance ou à une exclusion de garantie, il est donc indispensable de communiquer avec son assureur sur la réalité de ses engagements. Ce qui renvoie à la nécessité de bien définir son risque. Et, en assurance, le risque est un élément fondamental puisqu'il détermine le calcul de la prime et des indemnités dues en cas de sinistres. Il peut être défini comme un événement aléatoire, objet du contrat d'assurance, dont la réalisation ne dépend pas exclusivement de la volonté d'une partie. En ce sens, le risque industriel majeur préalablement défini est donc un événement aléatoire au sens assurantiel, qui peut faire l'objet d'une garantie d'assurance.

145. Obligation de conseil du mandataire d'assurance. L'adéquation entre besoin du candidat à l'assurance et la garantie souscrite est renforcée par l'obligation de conseil du mandataire

³³⁵ *Supra* n°19 et s.

d'assurance³³⁶. L'obligation de conseil en droit des assurances a été initiée par la Cour de cassation dans un arrêt de 1964 imposant au courtier d'être « *un guide sûr et expérimenté* »³³⁷. Progressivement cette obligation s'est étendue à l'ensemble des intermédiaires d'assurance³³⁸ et à toutes les étapes du contrat d'assurance³³⁹. En 2002, la Directive sur l'intermédiation en assurance³⁴⁰, transposée en droit interne par la loi du 15 décembre 2005³⁴¹ a créé l'article L. 520-1 du Code des assurances qui imposait à l'intermédiaire de « *2° Préciser les exigences et les besoins du souscripteur éventuel ainsi que les raisons qui motivent le conseil fourni quant à un produit d'assurance déterminé. Ces précisions, qui reposent en particulier sur les éléments d'information communiqués par le souscripteur éventuel, sont adaptées à la complexité du contrat d'assurance proposé* ». Cette obligation de conseil, formalisée en droit des assurances, peut assez aisément être mise en œuvre au stade de la déclaration des risques. Si le preneur d'assurance peut ignorer précisément ses besoins de garantie, l'assureur est quant à lui tenu de poser des questions claires et précises au candidat à l'assurance (C. assur., art. L. 112-3, al. 4) afin de circonscrire le risque garanti. Dans cette mesure, le recueil des informations utiles à la détermination des risques permet au distributeur de normaliser l'échange et proposer un contrat et/ou des garanties en cohérence avec les exigences et les besoins révélés par l'échange. Le respect de l'obligation de conseil du distributeur sera apprécié *in concreto* conformément au principe de proportionnalité, soit un conseil apprécié à la lumière de la complexité du contrat d'assurance proposé. Cette normalisation de l'échange est fort utile pour l'intermédiaire dans la mesure où, en cas de litige, la charge de la preuve du conseil délivré lui incombera³⁴².

Depuis le 1^{er} octobre 2018, l'article L. 520-1 du Code des assurances a été abrogé au profit de l'article L. 521-4 du Code des assurances qui prévoit désormais deux modalités de l'obligation de conseil exigé non plus des seuls intermédiaires, mais de l'ensemble des distributeurs d'assurance. La légalisation de l'obligation de conseil a en effet été renforcée par la Directive sur la Distribution d'Assurances³⁴³ (DDA), ayant introduit la notion de « *recommandation personnalisée* ». La DDA édicte désormais une obligation minimale d'adéquation du contrat aux besoins exprimés par le souscripteur et ajoute une option de conseil entendu comme une recommandation personnalisée. D'une part, le distributeur doit obligatoirement proposer un contrat cohérent et approprié aux exigences et besoins du client (C. assur., art. L. 524-1, I). D'autre part, le distributeur peut facultativement proposer « *un service de recommandation*

³³⁶ V. I. Vingiano-Viricel, « Manquement contractuel de l'assureur RC : conditions pour l'indemnisation du tiers ne pouvant bénéficier d'une garantie d'assurance », note sous Cass. 2e civ., 31 mars 2022, n° 20-17662, *RGDA* 2022, p. 14-17.

³³⁷ Cass. 1^{ère} civ. 10 nov. 1964, *JCP* 1965 II 13981.

³³⁸ V. par ex. pour l'agent général : Cass. 2e civ., 7 octobre 2004, n°03-15.713, *Bull.* 2004, II, n°441, p. 374.

³³⁹ Cass. 2^e civ., 5 juill. 2006, n° 04-10.273, *Bull.* 2006, II, n°180, p. 173.

³⁴⁰ D. 2002/92/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 décembre 2002 sur l'intermédiation en assurance, *JOUE* n° L 009 du 15/01/2003 p. 0003 – 001.

³⁴¹ L. n° 2005-1564 du 15 décembre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'assurance (1), *JORF* n°292 du 16 décembre 2005.

³⁴² V. par exemple Cass. 2^e civ., 17 nov. 2016, n° 15-14.820, *Inédit*.

³⁴³ D. (UE) 2016/97 du Parlement européen et du Conseil du 20 janvier 2016 sur la distribution d'assurances (refonte) Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE, *JOUE* L 26/19.

personnalisée, ce service consiste à lui expliquer pourquoi, parmi plusieurs contrats ou plusieurs options au sein d'un contrat, un ou plusieurs contrats ou options correspondent le mieux à ses exigences et à ses besoins. » (C. assur., art. L. 524-1, II). Lorsque le distributeur entend proposer ce service de recommandation personnalisée, alors le conseil devrait être individualisé et présenté au client, c'est-à-dire que celui-ci doit clairement comprendre en quoi il consiste et comment il se distingue de l'obligation légale de conseil.

Ainsi, avant la souscription du contrat d'assurance, le distributeur d'assurance a une obligation de recueil des besoins du candidat à l'assurance. Cette obligation de conseil perdure tout au long du contrat, ce qui signifie que même lorsque le contrat d'assurance a été conclu, l'obligation de conseil du mandataire perdure tout au long de la vie de ce contrat, et ce même lorsqu'il est tacitement renouvelé.

Par conséquent, il est important de vérifier *a minima* annuellement l'adéquation entre risque et garantie d'assurance pour ne pas avoir de « *mauvaise surprise* » en cas de sinistre. En cas de non-respect de cette obligation de conseil, il est toujours possible d'envisager un recours en responsabilité fondée sur le manquement du mandataire d'assurance (C. assur., art. L. 511-1, IV). Cependant, dans une telle situation, l'assuré s'expose à une procédure parfois longue et coûteuse, qui peut également mettre en péril sa solvabilité. Aussi il est peut-être préférable parfois de ne pas attendre d'être interrogé par l'intermédiaire d'assurance, mais de l'interroger directement lorsque sa situation évolue.

Cela semble d'autant plus important que l'assuré a lui-même l'obligation d'informer l'assureur de toute modification du risque qui surviendrait en cours de contrat (C. assur., art. L. 113-2, 3°). Concrètement, si un transporteur ajoute à son activité principale un entreposage de marchandises, même temporaire et accessoire à son activité, il a l'obligation d'en informer son assureur car son risque a évolué. Le fait que cette activité soit accessoire, temporaire voire uniquement destinée à 1 client identifié, ne supprime pas cette obligation.

Une évaluation annuelle par l'assureur ou le courtier sur site des activités du prestataire et notamment de la qualité et de la quantité de produits stockés est donc indispensable pour assurer l'adéquation de la garantie d'assurance à l'évolution des risques³⁴⁴.

L'assuré ne doit pas craindre une augmentation de sa prime d'assurance lorsqu'il informe son assureur d'une modification de son activité. Au contraire, cela signifie qu'en cas de sinistre il sera totalement indemnisé car sa garantie correspond au risque qui a évolué. A l'inverse, si ces démarches ne sont pas effectuées alors l'assuré pourrait subir une réduction proportionnelle de prime³⁴⁵. Il s'agit ici de recalculer le montant de l'indemnité en fonction des primes réellement payées et non pas en fonction du montant du sinistre qui s'est réalisé.

³⁴⁴ Voir *supra* n°48.

³⁴⁵ Soit pour fausse déclaration non intentionnelle du risque (C. assur., art. L. 113-9), soit en raison d'une sous-assurance (C. assur., art. L. 121-5).

146. Délimitation contractuelle du risque assuré. Plusieurs dispositions contractuelles permettent de limiter la garantie d'assurance, voire de moduler la prime d'assurance, en fonction des garanties souscrites et/ou des efforts financiers consentis.

L'une de ces clauses limitatives de garantie est le plafond de garantie. En effet, dans le silence de la loi, l'assureur peut limiter son assiette de garantie. En assurance de responsabilité civile, l'assiette de garantie sera équivalente au montant maximum de l'indemnité versée à la victime par l'assureur. Si la réclamation est supérieure alors il appartiendra à l'assuré de compléter le versement effectué par l'assureur, dans la mesure où la limitation de garantie n'est pas une limitation de responsabilité.

La détermination de ce plafond de garantie aura bien entendu une incidence sur le montant de la prime d'assurance. L'assuré peut donc faire le choix d'un plafond de garantie plus bas, et accepter une sous-évaluation de son risque, à charge pour lui de devoir compléter sur son patrimoine l'indemnisation de la victime. A l'inverse, l'assuré peut faire le choix de payer une prime d'assurance plus élevée en contrepartie d'un engagement plus important de l'assureur en cas de sinistre.

D'autres limites de garantie permettent également de restreindre l'engagement de l'assureur mais également de réduire la prime d'assurance.

Parmi ces clauses limitatives de garantie, il existe des clauses de découvert obligatoire et des franchises.

Les clauses de découvert obligatoire ont pour objectif de contraindre l'assuré à conserver à sa charge une partie du dommage et en lui interdisant même de faire garantir ce découvert par un autre assureur. Ces clauses permettent ainsi de responsabiliser l'assuré. Le montant correspondant au découvert obligatoire est ainsi toujours déduit de l'indemnité d'assurance.

Les clauses de franchise quant à elles conduisent à laisser une part du dommage à la charge de l'assuré mais répondent à un but différent car il s'agit de réaliser une saine gestion de la mutualité en éliminant les petits sinistres qui alourdissent les charges excessives de l'assureur. On distingue deux types de franchises :

- la franchise simple qui permet à l'assureur de ne pas garantir les dommages inférieurs à une certaine somme mais l'oblige à garantir intégralement le sinistre lorsque cette somme est atteinte. La franchise simple est donc une fin de non-recevoir par laquelle l'assureur écarte les petites réclamations.

- la franchise absolue qui est quant à elle toujours déduite de l'indemnité quelle que soit l'importance du sinistre. Cependant, l'assuré peut faire couvrir la franchise par un autre assureur ou par son propre assureur au moyen d'une surprime.

Enfin, l'assureur peut encadrer le risque en introduisant des clauses conditionnant sa garantie à la preuve par l'assuré de dispositions souvent préventives à la réalisation d'un sinistre ; ou encore de clauses d'exclusion de garantie. Lorsque ces dernières sont contractuelles, alors l'assureur doit prouver qu'il les a portés à la connaissance de l'assuré au plus tard au jour de

la conclusion du contrat d'assurance. Ces exclusions de garantie qui permettent à l'assureur de toujours dénier sa garantie doivent néanmoins répondre à des conditions de fond et forme précisées par le Code des assurances

D'une part, aux termes du dernier alinéa de l'article L. 112-4 du Code des assurances, les clauses édictant des exclusions de garantie doivent être rédigées dans la police « *en caractères très apparents* ».

D'autre part, l'article L. 113-1 du Code des assurances exige que la clause d'exclusion soit « *formelle et limitée* ». Or la Cour de cassation a précisé dans un arrêt du 8 octobre 1974³⁴⁶ qu'une clause est formelle et limitée dès lors que l'assuré peut comprendre exactement dans quels cas et dans quelles conditions il n'est pas garanti. En cas d'interprétation de la clause, ou même en cas d'imprécision, c'est le cas par exemple lorsque la clause comprend l'adverbe « *notamment* », le juge sanctionne l'assureur en prononçant la nullité de la clause d'exclusion, ce qui oblige l'assureur à garantir l'assuré. Parmi les tristement célèbres clauses d'exclusion de garantie qui ne sont pas valables, on peut citer celles relatives au « *défaut d'entretien* ». En effet, n'est pas valable la clause qui exclut la prise en charge d'un sinistre en raison d'un défaut d'entretien, sans définir quel est le niveau d'entretien attendu de l'assuré³⁴⁷. En d'autres termes, cette clause d'exclusion de garantie réputée nulle et non écrite ne serait pas opposable à l'assuré.

En résumé : le risque industriel majeur ne doit pas être considéré comme un risque coûteux et non assurable. Il existe différentes techniques assurantielles pour pouvoir choisir quelle part de risque l'assuré choisit de conserver à sa charge et quelle part de risque il décide de transférer à son assureur. Bien qu'à fonds perdus, l'assurance est un outil de préservation du patrimoine. En cas de sinistre, la mobilisation d'une garantie d'assurance peut permettre de « sauver » l'entreprise assurée.

§3 : Principales assurances encadrant les risques industriels majeurs

147. Les risques industriels majeurs peuvent faire l'objet de plusieurs garanties d'assurance. L'une d'elle est obligatoire et s'adresse exclusivement aux particuliers (A) sans qu'il ne soit interdit à l'assureur de proposer des garanties facultatives optionnelles (B).

A) Assurance obligatoire

148. Modalités de mise en œuvre de la garantie légale. Après l'explosion intervenue sur le site de l'usine AZF à Toulouse en 2001, le législateur a renforcé l'indemnisation des victimes d'une catastrophe technologique en créant une garantie d'assurance obligatoire destinée à faciliter et accélérer l'indemnisation des victimes.

La garantie légale « *catastrophe technologique* » est aujourd'hui introduite dans tous les contrats dommages multirisques habitation mais également dans les contrats d'assurances automobiles facultatifs (C. assur., art. R. 128-1).

³⁴⁶ Cass. 1re civ., 8 oct. 1974 : *Bull. civ.* 1974, I, n° 253, p. 216.

³⁴⁷ V. par ex. : Cass 3eme. civ., 19 septembre 2019, n° 18-19.616, Publié au bulletin.

Cela présente l'avantage de rendre possible l'indemnisation des sinistrés directement par leur assureur « *personnel* », sans reconnaissance préalable des responsabilités en cause.

Cependant, la mise en œuvre de la garantie suppose que soient réunis trois critères cumulatifs :

- le bien (immobilier, mobilier ou véhicule non professionnel) endommagé ou détruit doit être couvert par une assurance dommages ;
- un arrêté interministériel déclarant l'état de catastrophe technologique a été publié au Journal officiel dans les 15 jours du sinistre ;
- 500 habitations minimum ont été sinistrées.

Sauf stipulations contractuelles plus favorables, l'indemnisation doit intervenir « *dans un délai de trois mois à compter de la date de remise de l'état estimatif des biens endommagés ou des pertes subies ou de la date de publication, lorsque celle-ci est postérieure* » à l'arrêté interministériel déclarant l'état de catastrophe technologique (C. assur., art. L. 128-2 al. 4) et selon les modalités précisées à l'article R. 128-4 du Code des assurances.

149. Champ d'application de la garantie légale « catastrophe technologique ». Seuls les préjudices matériels sont indemnisés par l'assurance dommages des personnes physiques ayant souscrit un contrat d'assurance en dehors de leur activité professionnelle et à l'exclusion des biens à usage professionnel placés dans les locaux à usage d'habitation (C. assur., L. 128-2 et R. 128-3).

Le contrat d'assurance peut également exclure le mobilier extérieur, les jardins et plantations, les abris de jardins etc. Cependant, l'absence de garantie ne supprime pas le recours des victimes envers le(s) responsable(s) pour obtenir le complément d'indemnisation non pris en charge par leur assurance dommage.

De même, si la garantie « catastrophe technologique » a vocation à accélérer l'indemnisation des victimes, elle ne supprime pas le recours que détient l'assureur envers l'industriel responsable, l'article L. 128-3 du Code des assurances rappelant que l'assureur est subrogé dans les droits des assurés indemnisés à concurrence des sommes versées à ce titre.

Enfin, si l'état de catastrophe technologique n'était pas déclaré, cela ne supprimerait pas tout recours envers l'industriel à l'origine des dommages, sa responsabilité pouvant être engagée sur les fondements droit commun³⁴⁸.

Enfin, la garantie « catastrophe technologique » ne s'appliquent pas professionnels sinistrés ni *a fortiori* aux sites industriels accidentés et encore moins aux acteurs de la chaîne logistique impactés par l'accident industriel.

³⁴⁸ *Supra* n°93 et s.

B) Assurances facultatives

150. Inassurabilité des risques contraires à l'ordre public et aux bonnes mœurs. A titre liminaire, il sera rappelé que les amendes pénales, les amendes fiscales et les amendes dites civiles sont exclues de toutes garanties d'assurance. En effet, conformément au principe de personnalité des peines posé à l'article 121-1 du Code pénal, l'assureur ne peut pas remplacer l'assuré dans le paiement de l'amende pour laquelle il a été condamné.

151. Diversité des assurances facultatives. La souscription d'une assurance garantissant le risque industriel d'un site classé ou non, pourrait permettre de couvrir les dommages subis par l'assuré lui-même (assurance dommages) mais également les dommages subis par les tiers (assurance de responsabilité).

Ces assurances ne sont pas obligatoires, permettant ainsi aux industriels de conserver à leur charge une partie du risque si la prime d'assurance était trop élevée³⁴⁹. En effet, le tarif de l'assurance varie en fonction du risque industriel identifié conjointement par l'assureur et le candidat à l'assurance au moment de la déclaration des risques. Il dépend notamment de la dangerosité du site et/ou des matériaux utilisés voire entreposés et des mesures de prévention mises en œuvre pour prévenir l'accident et/ou limiter ses conséquences.

Une liste exhaustive des assurances facultative ne peut donc pas être dressées. De multiples options s'offrent au prestataire logistique lorsqu'il fait le choix de transférer son risque à un assureur. Ces garanties d'assurance facultatives à géométrie variable dépendent en effet des arbitrages faits par les candidats à l'assurance : préfèrent-ils garantir seulement les biens mobiliers de leur exploitation, ou encore les préjudices subis par les tiers ou leurs pertes d'exploitation...

| Dommages | Assurance dommage | |
|--|-------------------|--------------|
| | Assurance chose | Assurance RC |
| Dommages aux biens subis par l'assuré | | |
| Dommage aux bâtiments (atelier, bureaux...) | ✓ | ✗ |
| Contenu et biens professionnels (matériaux, marchandises...) | ✓ | ✗ |
| Dommages subis par les tiers | | |
| Dommages aux biens confiés à l'assuré | ✓ | ✗ |
| Dommages corporels | ✗ | ✓ |

=> A chaque risque sa garantie ! Echanges transparents et réguliers entre les parties au contrat d'assurance

³⁴⁹ Il s'agira alors d'appliquer le principe de la sous-assurance en assurance dommages (C. assur., art. L. 125-1).

En résumé : En conclusion, les risques industriels majeurs peuvent faire l'objet d'une garantie d'assurance.

Ils ont fait l'objet d'une garantie obligatoire, la garantie « catastrophe technologique », qui vise uniquement l'indemnisation des particuliers.

Les sites industriels présentant un risque industriel majeurs ne sont pas visés par l'assurance obligatoire, mais certains sites classés doivent présenter des garanties financières suffisantes. L'obtention d'une couverture d'assurance garantissant le risque industriel majeur est donc possible, mais elle suppose néanmoins que ce dernier soit défini. La souscription d'un contrat d'assurance, en tant qu'outil de préservation du patrimoine transférant un ou plusieurs risques à un assureur semble être efficace, mais à la condition que les garanties correspondent aux besoins de l'assuré. Un échange transparent et régulier entre le candidat à l'assurance (puis l'assuré) et l'assureur ou son représentant est indispensable pour que le transfert de risque soit réussi et que les garanties d'assurance correspondent aux besoins des assurés.

CONCLUSION DE LA PARTIE 2

152. La gestion des risques industriels majeurs suppose que soient maîtrisés les responsabilités encourues notamment en cas d'accident industriel majeur voire de catastrophe technologique. Une cartographie des risques distinguant au plan civil les responsabilités contractuelles et délictuelles pouvant être engagées permet d'anticiper la réalisation de ces risques et de répondre dans le même temps aux obligations exigées par la réglementation post-Lubrizol, évitant même les sanctions administratives qui pourraient être prononcées.

Au plan pénal, les infractions traditionnelles (déversement de polluant dans les eaux, délit de pollution...) ont été complétées des délits d'écocide et de mise en danger de l'environnement. Cet ensemble des responsabilités pouvant être engagées par le prestataire logistique à l'égard de son cocontractant, des tiers et même de l'environnement démontre à quel point il est important de se saisir de la question des risques industriels majeurs encourus par les prestataires logistiques. Leur définition et leur connaissance par le prestataire logistique permettra en effet d'effectuer des arbitrages à l'aune du management des risques

153. Certains sites classés sont soumis à la constitution de garantie financière suffisante (assurance ou autre). L'assurance peut donc être l'une des solutions de management des risques puisqu'elle permet à l'assuré de transférer tout ou partie du risque à un assureur. Elle permet de préserver le patrimoine de l'assuré en cas de sinistre. Néanmoins, pour que le contrat d'assurance soit pleinement efficient, des échanges réguliers avec l'assureur (ou son représentant) sont indispensables. Par cet échange d'information, notamment en cas d'évolution de la prestation logistique, donc du risque, le prestataire logistique s'assurera que ses garanties sont toujours adaptées et suffisantes en cas de sinistre.

ANNEXES

ANNEXE 1 : Fiches de recommandation

Recommandation 1 : Cartographier les risques industriels majeurs de son entreprise

- Fiche R1-1 – Connaître les risques industriels majeurs
- Fiche R1- 2 – Définir les activités de son entreprise
- Fiche R1-3 – Identifier la réglementation applicable à son activité

Recommandation 2 : Gérer ses risques industriels majeurs

- Fiche R2-1 – Différencier les responsabilités encourues
- Fiche R2-2 – Mettre en place une stratégie de management des risques
- Fiche R2-3 – Souscrire les garanties d'assurance adaptées à son activité


ANNEXE 2 : Enquête RISKLOG

ANNEXE 3 : Nouvelle réglementation sur la prévention des risques industrielles de l'année 2020

ANNEXE 4 : Nouvelle réglementation sur la prévention des risques industrielles de l'année 2021

ANNEXE 5 : Tableau récapitulant les apports principaux de la nouvelle réglementation Post-Lubrizol

ANNEXE 6 : Conventions internationales applicables aux transports internationaux de marchandises

| | | |
|---|---------------------------------|-----------------|
|  | <u>Fiches de recommandation</u> | Rapport RISKLOG |
|---|---------------------------------|-----------------|

Recommandation 1 : Cartographier les risques industriels majeurs de son entreprise

- Fiche R1-1 – Connaître les risques industriels majeurs
- Fiche R1- 2 – Définir les activités de son entreprise
- Fiche R1-3 – Identifier la réglementation applicable à son activité

Recommandation 2 : Gérer ses risques industriels majeurs

- Fiche R2-1 – Différencier les responsabilités encourues
- Fiche R2-2 – Mettre en place une stratégie de management des risques
- Fiche R2-3 – Souscrire les garanties d’assurance adaptées à son activité



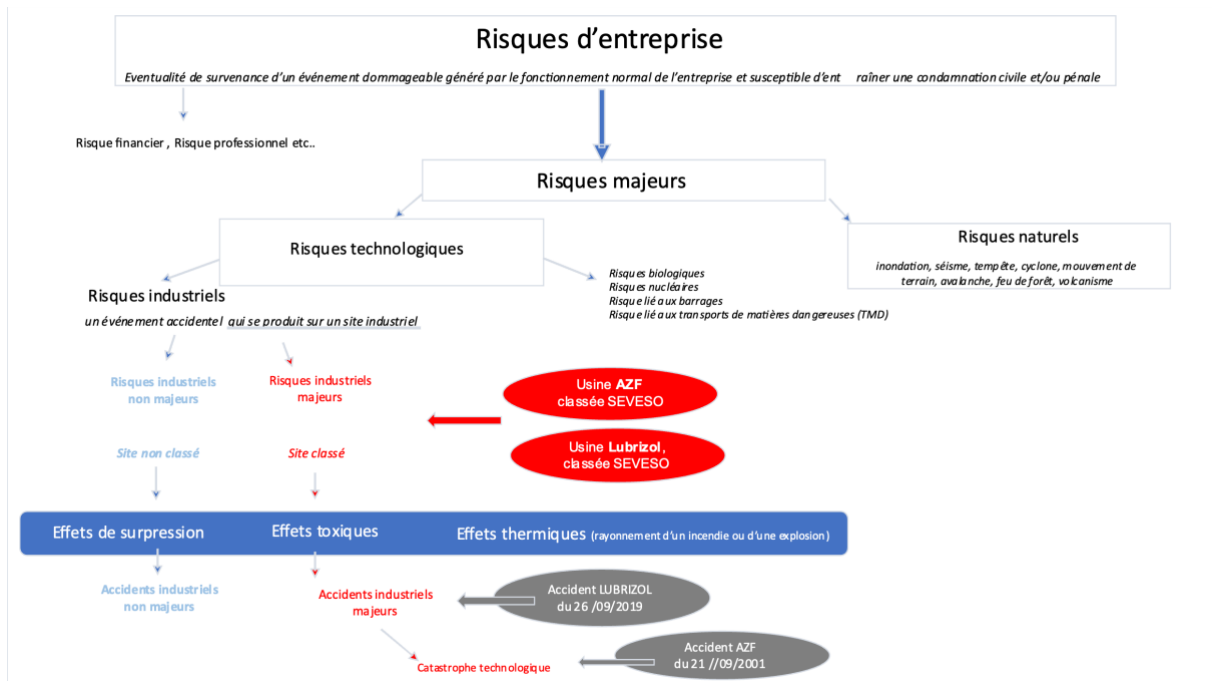
Recommandation 1 : Cartographier les risques industriels majeurs de son entreprise

Rapport RISKLOG
p. 8 à 13

Fiche R1-1 – Connaître les risques industriels majeurs

Pourquoi ?

- Le risque industriel majeur peut être confondu avec d'autres risques d'entreprise.
- En fonction du risque industriel majeur, une réglementation spécifique et adaptée à l'activité exercée devra être mise en place par l'entreprise (V. Fiche R1-3 : Identifier la réglementation applicable à son activité).
- L'identification du/des risques industriels permettra de souscrire une garantie d'assurance adaptée à son activité (V. Fiche R2-3 – Souscrire les garanties d'assurance adaptées à son activité)



Comment ?

- En classant les différents risques de son entreprise (financiers, naturels...).
- En différenciant les risques liés au transport de matière dangereuse, de ceux pouvant survenir sur site.

Pour aller plus loin :

- I. Vingiano-Viricel « Risques industriels : définitions et garanties d'assurance », *Responsabilité civile et assurances*, janvier 2023, Etude 3, p. 15-18.
- Webinaire 1 du 30 juin 2022 « [Cartographie des risques industriels](#) »



Recommandation 1 : Cartographier les risques industriels majeurs de son entreprise

Rapport RISKLOG
p. 14 à 20

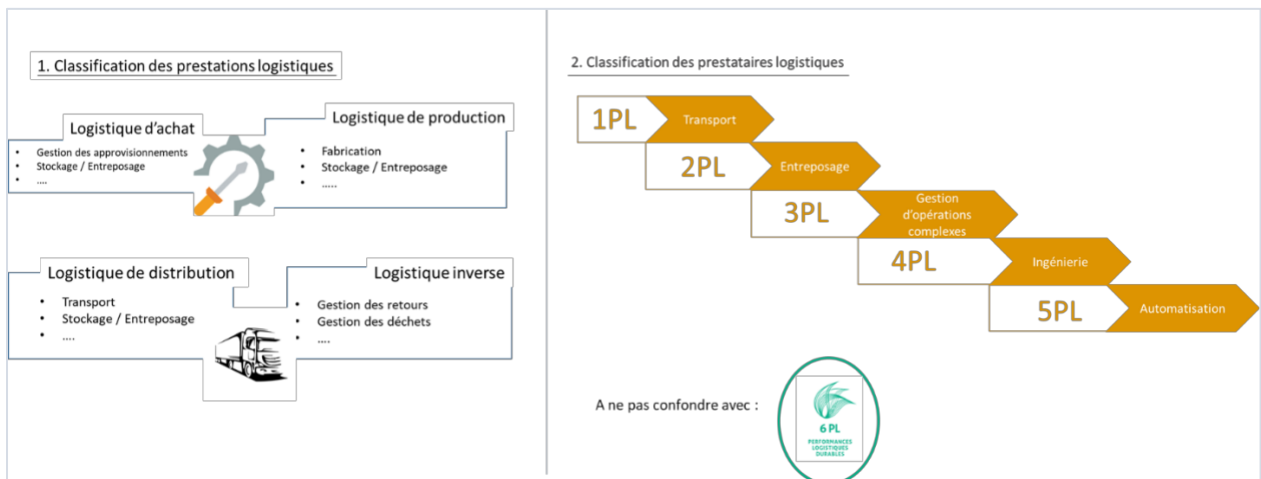
Fiche R1-2 – Définir les activités de son entreprise

Pourquoi ?

- La classification des activités des prestataires logistiques a un impact sur la qualification des contrats ayant pour objet une prestation logistique.
- Déterminer la nature de ses activités permet de sécuriser juridiquement les contrats commerciaux, et d'éviter par exemple une requalification du contrat par le juge par exemple).
- Les obligations légales des prestataires logistiques découleront également de cette classification.

Comment ?

- Répertorier l'ensemble des activités de prestations logistiques réalisées par l'entreprise.
- Qualifier ses activités de prestation logistique pour pouvoir les présenter à son intermédiaire d'assurance (V. Fiche R2-3 – Souscrire les garanties d'assurance adaptées à son activité).
- Identifier le(s) droit(s) applicable(s) à ses activités afin de mesurer l'étendue des différentes responsabilités encourues et permettre de souscrire une garantie d'assurance adaptée.



| Contrats | Prestations | Droit applicable | Responsabilité | Exonération | Charge de la preuve |
|--|--|--|--|---|---------------------------|
| Transport | Prise en charge Chargement Déplacement Livraison Déchargement | C. civ., art. 1101 et s. C. com. : art. L. 133- 1 à L. 133- 9 Contrats types Conventions internationales en fonction du mode de transport | Obligation de résultat. Présomption de responsabilité dès lors que le résultat n'est pas atteint | Preuve d'un cas d'exonération (force majeure ; vice propre ; faute de l'ayant droit) Absence de faute indifférente Clauses de non responsabilité interdites pour perte / avarie | Prestataire |
| Commission de transport | Organisation libre du transport Représentation du donneur d'ordre dans les opérations | C. civ., art. 1101 et s. C. com., art. L132-1 à L132-6 Contrat type commission | Obligation de résultat pour la responsabilité du fait d'autrui Obligation de moyen pour la responsabilité du fait personnel | Preuve d'un cas d'exonération (Force majeure ; vice propre ; faute de l'ayant droit) Clause limitative de responsabilité | Prestataire Client |
| Transit ³⁵⁰ | Agent de liaison Opérations juridiques et matérielles sans pouvoir de représentation Exécution des instructions reçues dans le cadre de son mandat (réception / expédition) | C. civ., : art. 1101 et s. et régime juridique du contrat de mandat, art. 1984 et s. | Responsabilité personnelle pour faute prouvée | Exonération en cas d'absence de faute | Client |
| Dépôt | La garde Réception Entreposage Restitution | C. civ., art. 1915 et s. | Conservation de la chose : obligation de moyen Restitution de la chose : obligation de résultat | Exonération en cas d'absence de faute Exonération en cas de force majeure | Client Prestataire |
| Prestations logistiques / Gestion de stock | Réception Stockage Colisage Etiquetage Préparation de commandes Suivi des commandes Expédition | Régime juridique du contrat de louage d'ouvrage, C., civ. art., 1779 et s. | Obligation de moyen (Responsabilité pour faute) | Exonération en cas d'absence de faute | Client |

Pour aller plus loin :

- I. Vingiano-Viricel et K. Yougatova « Risque industriel majeur : cartographie des obligations légales imposées aux prestataires logistiques » *Energie – Environnement – Infrastructures*, n° 3, Mars 2023, Etude 7, p.1-6.
- Webinaire 2 du 10 novembre 2022 « Cartographie des obligations légales des prestataires logistiques » <https://risklogsupplychain.wordpress.com/agenda/replay-webinaire/>

³⁵⁰ Le transitaire est un auxiliaire de transport qui accomplit les opérations juridiques et matérielles nécessitées par le passage des marchandises en transit, Cass. com. 4 oct. 2023, n° 21-19.681, *Inédit*, fiche IDIT n° 25509.



Recommandation 1 : **Cartographier les risques industriels majeurs de son entreprise**

Rapport RISKLOG
p. 40 à 55

Fiche R1--3 – Identifier la réglementation applicable à son activité

Pourquoi ?

- Les prestataires logistiques peuvent ne pas avoir conscience de la réglementation ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement) les concernant.
- Se conformer à la réglementation permet de mettre ses bâtiments aux normes et de prévenir la réalisation de risques industriels majeurs.

Comment ?

- Identifier la nature de son activité (V.Fiche R1-2 – Définir les activités de son entreprise).
- Prendre connaissance de la nouvelle réglementation dite « post-Lubrizol ».
- Voir si son activité est du ressort de l'une des rubriques ICPE.
- Pour les prestataires logistiques, identifier si les entrepôts de stockage relèvent de la rubrique ICPE 1510 (regroupement des installations pourvues d'une toiture, dédiées au stockage, recensement des stocks de combustibles, voir p.48 et suivants du rapport).
- Si l'activité du prestataire logistique relève de la rubrique 1510, appliquer les mesures exigées par cette rubrique (voir p.40 du rapport).

| Règlementation | Domaine | Type ICPE | Apports |
|---|--|---|--|
| Décret n° 2020-1168 du 24 sep. 2020 | Seveso | Autorisation | POI (plan d'opération interne) tous les ans pour les établissements Seveso seuil haut ; POI tous les 3 ans pour les établissements Seveso seuil bas. |
| Arrêté du 24 sep. 2020 modifiant l'arrêté du 26 mai 2014 | Seveso | Autorisation | POI obligatoire pour les établissements Seveso seuil bas ; Etude de dangers devant mentionner les produits de décomposition susceptibles d'être émis en cas d'incendie ; Mise à disposition des rapports des assureurs auprès des inspecteurs ; Pouvoir à la formation du personnel y compris du personnel des entreprises extérieures sur le comportement à adopter en cas d'accident ; Détail du contenu des POI : <ul style="list-style-type: none"> - Moyens et méthodes prévus pour la remise en état et le nettoyage de l'environnement après un accident majeur ; - Dispositions assurant la disponibilité d'équipements pour mener les premiers prélèvements et analyses environnementaux en cas d'accident. |
| Arrêté du 24 sep. 2020 relatif au stockage en récipients mobiles de liquides inflammables | Stockage de liquides inflammables et combustibles (Récipients mobiles) | Autorisation | Intégration d'une marge forfaitaire supplémentaire de 20 % sur les besoins en eau et en émulseurs ; Mise à disposition des rapports des assureurs auprès des inspecteurs ; Pouvoir à la formation du personnel y compris du personnel des entreprises extérieures sur le comportement à adopter en cas d'accident ; Etude de flux thermiques Mise en place d'une détection incendie pour les stockages couverts et extérieurs |
| Arrêté du 24 sep. 2020 modifiant l'arrêté ministériel du 3 octobre 2010 | Stockage en réservoirs aériens (réservoirs fixes) | Autorisation | Prescriptions applicables aux capacités de rétentions et de rétentions déportées renforcés ; Intégration d'une marge forfaitaire supplémentaire de 20 % sur les besoins en eau et en émulseurs ; Pouvoir à la formation du personnel y compris du personnel des entreprises extérieures sur le comportement à adopter en cas d'accident ; Mise à disposition des rapports des assureurs auprès des inspecteurs pour les installations autorisées. |
| Décret n°2020-1169 du 24 sep. 2020 | Entrepôts | Autorisation Enregistrement Déclaration | Modification des règles de soumission à l'évaluation environnementale systématique ; Modification de la rubrique ICPE 1510 avec considération de l'entrepôt dans son ensemble tout combustible confondu ; Seuil d'autorisation pour la rubrique 1510 relevé à 900 000 m3 ; Régime d'autorisation supprimé pour les rubriques 1511, 1530, 2262, 2663. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Arrêté du 24 sep. 2020 modifiant l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 | Entrepôts 1510 | Autorisation Enregistrement Déclaration | Dispositions relatives à l'état des matières stockées étendues à tous les entrepôts relevant des régimes d'autorisation et d'enregistrement ; Obligation de l'élaboration d'un plan de défense incendie (PDI) à tous les entrepôts, quel que soit leur régime administratif (1510, 1511, 1532, 1530, 2662, 2663) ; Le plan de défense incendie comporte également les dispositions permettant de mener les premiers prélèvements environnementaux, pour les sites soumis à autorisation ; Etude de flux thermiques à toutes les installations 1510, quel que soit le régime ; Etude de dangers devant mentionner les produits de décomposition susceptibles d'être émis en cas d'incendie, pour les entrepôts soumis à autorisation ; Mise à disposition des rapports des assureurs auprès des inspecteurs pour tous les entrepôts quel que soit le régime ; Pouvoir à la formation du personnel y compris du personnel des entreprises extérieures sur le comportement à adopter en cas d'accident, pour tous les entrepôts quelque soit le régime ; Dans les POI des sites soumis à autorisation : - Moyens et méthodes prévus pour la remise en état et le nettoyage de l'environnement après un accident majeur ; - Modalités prévisionnelles permettant d'assurer la continuité d'approvisionnement en eau en cas de prolongation de l'incendie au-delà de 2 heures |
| Arrêté du 24 sep. 2020 modifiant l'arrêté du 4 octobre 2010 | Tenue des stocks | Autorisation Enregistrement | Tenir à jour un état des matières stockées ; Détail, zone par zone, de l'ensemble des matières dangereuses stockées ; Inventaire synthétique des produits stockés lisible pour le public. |
| Arrêté du 22 sep. 2021 modifiant l'arrêté ministériel du 22 décembre 2008 | Stockage de liquides inflammables et combustibles | Déclaration | Mesures de l'arrêté du 24 sep. 2020 relatif au stockage en récipients mobiles de liquides inflammables étendues aux ICPE soumises à déclaration des rubriques concernées ; Plan de défense incendie (PDI) obligatoire ; Etude de flux thermiques ; Obligation de renforcer la conception et l'entretien des systèmes d'extinction automatiques d'incendie ; Pouvoir à la formation du personnel y compris du personnel des entreprises extérieures sur le comportement à adopter en cas d'accident ; Mise à disposition des rapports des assureurs auprès des inspecteurs. |
| Arrêté du 22 sep. 2021 modifiant l'arrêté ministériel du 1er juin 2015 | Stockage de liquides inflammables et combustibles | Enregistrement | Mesures de l'arrêté du 24 sep. 2020 relatif au stockage en récipients mobiles de liquides inflammables étendues aux ICPE soumises à enregistrement des rubriques concernées ; Plan de défense incendie (PDI) obligatoire ou à compléter le cas échéant ; Etude de flux thermiques ; Obligation de renforcer la conception et l'entretien des systèmes d'extinction automatiques d'incendie ; Mise à disposition des rapports des assureurs auprès des inspecteurs ; Pouvoir à la formation du personnel y compris du personnel des entreprises extérieures sur le comportement à adopter en cas d'accident. |
| Arrêté du 22 sep. 2021 modifiant les arrêtés ministériels du 24 sep. 2020 et du 3 oct. 2010 | Stockage de liquides inflammables et combustibles | Autorisation | Ajustement de plusieurs dispositions des arrêtés du 24 septembre 2020 et du 3 octobre 2010 |



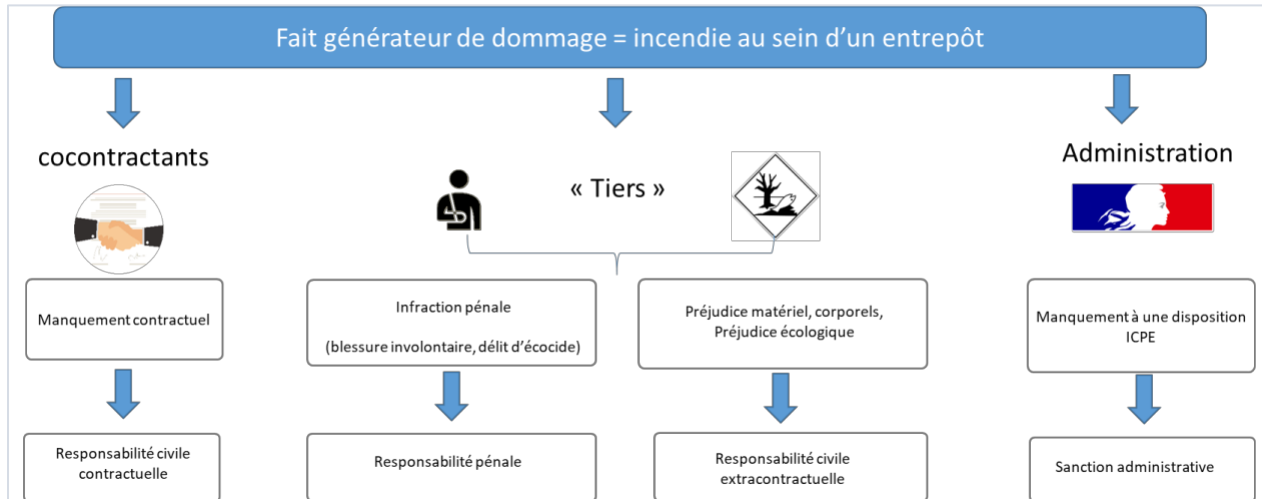
Recommandation 2 : Gérer ses risques industriels majeurs

Rapport RISKLOG
p. 60 à 83

Fiche R2-1 – Différencier les responsabilités encourues

Pourquoi ?

- Un même fait générateur de dommage peut engager une triple responsabilité du prestataire logistique : civile, pénale et envers l'administration.



Comment ?

- En rédigeant des clauses contractuelles encadrant les obligations des différentes parties au contrat de prestation logistique
- En mettant en place des outils de prévention adaptés aux risques encourues

Pour aller plus loin :

- Webinaire 3 du 16 mars 2023 « [Accident industriel : quels risques juridiques pour les prestataires logistiques ?](#) »



Recommandation 2 : **Gérer ses risques industriels majeurs**

Rapport RISKLOG
p. 94 à 105

Fiche R2-2 – Mettre en place une stratégie de management juridique des risques

Pourquoi ?

- Le management des risques contribue à l'atteinte des objectifs et à l'amélioration des performances de l'entreprise, par la réduction des risques internes ou externes. Une politique de gestion des risques permet d'anticiper, prévoir et pérenniser l'entreprise.
- Le fractionnement des process industriels et l'externalisation du pilotage ou de la réalisation de leurs prestations logistiques rend essentiel l'introduction de méthodes de management des risques uniformes et étendues à différents maillons de la supply chain.
- Un environnement juridique, réglementaire, normatif, contractuel complexe et mouvant qui impacte le management global des risques liés à ces activités
- Intérêt d'une approche juridique et réglementaire renforçant le management des risques logistiques et industriels

Comment ?

- Mise en place d'une cartographie des risques :
 - Mesurer les risques par leur fréquence et leur gravité. La fréquence mesure la probabilité de survenance du risque et la gravité mesure l'importance des dommages occasionnés.
 - Evaluation de gravité (évaluation) des dommages occasionnés complétés par l'analyse de la qualification des activités (logistique, transport...)
- Réduction et contrôle des risques :
 - Actions de prévention (diminution de la fréquence du risque)
 - Mesures de protection (diminution de la gravité des sinistres)
 - Transfert des risques : développement de la gestion contractuelle orienté « risques »
- Pilotage de la gestion des risques : animer les équipes (propriétaires des risques, fonctions opérationnels...), informer toutes les parties prenantes, processus et historisation des données...
- Structurer le financement des risques
- S'informer et participer (si possible) à la gestion des risques du territoire où se situent les établissements, les entrepôts, etc. (PPRT, ...)
- Création d'une fonction Risk management et/ou accompagnement par un spécialiste du risk management, un courtier spécialisé ou a minima par une compagnie d'assurances.

Pour aller plus loin :

1/ Conférence CUREJ IDIT 24 mai 2023 « [L'assurance des risques industriels majeurs](#) »

2/ Catherine VERET JOST, *Les grands principes du Risk Management - Méthodes, leviers d'action, innovations*, éditions L'argus de l'assurance, 2019

3/ Laurent GIORDANI, Bernard ALBERTI, Thibaud MOULIN, *La gestion du risque supply chain dans l'entreprise*, éditions AMRAE Association, 2015



Recommandation 2 : Gérer ses risques industriels majeurs

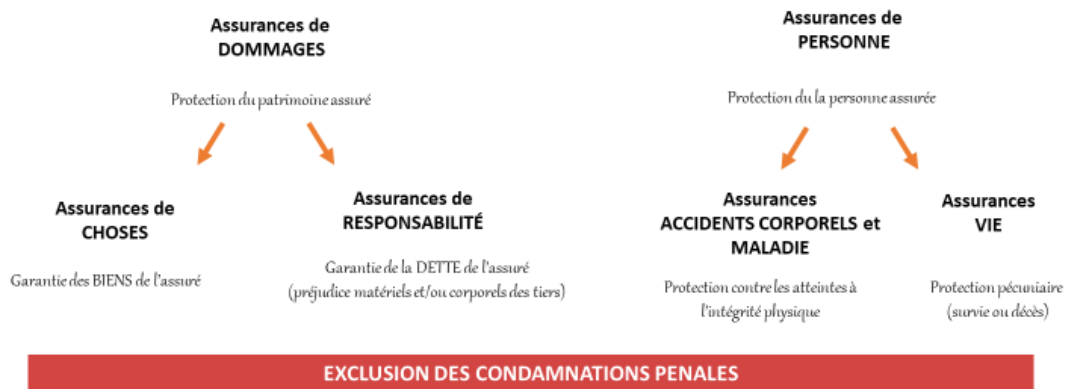
Rapport RISKLOG
p. 106 à 117

Fiche R2-3 – Souscrire les garanties d’assurance adaptées à son activité

Pourquoi ?

- Pour répondre à l’exigence de constitution de garanties financières (exploitation présentant des risques importants de pollution ou d’accident, C. env., art. L. 516-1)
- Pour être parfaitement couvert en cas de sinistre en fonction du risque à garantir

2. Les différentes branches de l’assurance



@Iolande VIRICEL / Ingénieure de recherches (CUREJ - EA4703) / iolande.viricel@univ-rouen.fr

7

Comment ?

- En cartographiant son activité et ses risques
- En échangeant *a minima* annuellement avec son assureur (ou son représentant)
- En arbitrant entre transfert total ou partiel de risque à l’assurance en fonction des garanties utiles à la préservation du patrimoine de l’entreprise.

| Dommages | Assurance dommage | |
|--|-------------------|--------------|
| | Assurance chose | Assurance RC |
| Dommages aux biens subis par l’assuré | | |
| Dommage aux bâtiments (atelier, bureaux...) | ✓ | ✗ |
| Contenu et biens professionnels (matériaux, marchandises...) | ✓ | ✗ |
| Dommages subis par les tiers | | |
| Dommages aux biens confiés à l’assuré | ✓ | ✗ |
| Dommages corporels | ✗ | ✓ |

=> A chaque risque sa garantie ! Echanges transparents et réguliers entre les parties au contrat d’assurance

@Iolande VIRICEL / Ingénieure de recherches (CUREJ - EA4703) / iolande.viricel@univ-rouen.fr

11

ANNEXE 2 : Enquête RISKLOG

1. Rappel du contexte et des objectifs initiaux

Le projet de recherche RISKLOG est une réponse à l'appel à projet Recherche-Action SIOMRI (Solutions Innovantes et Opérationnelles dans la Maitrise des Risques Industriels en milieu urbain et dense), qui vise à financer des projets urgents et rapides concernant les problématiques d'accidents industriels.

Le projet de recherche RISKLOG propose d'améliorer la connaissance des risques industriels des acteurs de la *supply chain* et d'apporter des solutions opérationnelles de gestion et de couvertures des risques (clauses contractuelles, assurances...). Pour ce faire, il était envisagé de s'appuyer sur l'analyse de contrats utilisés par la pratique afin de pouvoir proposer des recommandations aux entreprises du secteur de la logistique.

2. Méthodologie retenue

L'enquête menée dans le cadre du programme de recherche a été décomposée en deux phases :

- Une phase d'enquête par questionnaire en ligne et papier ;
- Une phase d'entretien qualitatif par téléphone et visioconférence.

2.1 Enquête par questionnaire

2.1.1 Sur la diffusion

Le questionnaire a été diffusé à compter du 10 novembre 2022, à la suite d'un webinaire présentant la cartographie des obligations légales des prestataires logistiques.

Il a également été mis en ligne sur le site dédié au projet RISKLOG (<https://risklogsupplychain.wordpress.com/>) et fait l'objet de plusieurs campagnes de mailing via le réseau IDIT et LSN auxquelles ont été associés des post LinkedIn.

Une sélection de dix entreprises – partenaire de l'IDIT – a également été destinataire d'un mail personnalisé renvoyant vers le lien du questionnaire et le contact des juristes en charge de l'entretien qualitatif.

Enfin, le questionnaire a été diffusé sur support papier lors de la Semaine Internationale Transport et logistique (SITL) qui s'est tenu Porte de Versailles les 28 au 30 mars 2023, l'IDIT ayant été présent sur le stand « Normandie » au côté de LSN.

2.1.2 Sur le contenu

Composé de 5 catégories, le questionnaire visait à recueillir des informations concernant :

- les informations générales (ex. : nom de l'entreprise, adresse mail du répondant)



- les locaux (ex. : Quel est le volume (m3) des locaux consacrés à l'entreposage ?),
- les activités principales de prestations de logistique (ex. : Quelle est l'activité principale de votre entreprise ? (Code NAF ou APE) Stockez-vous des biens/marchandises ?)
- les activités de sous-traitance (ex. : Confiez-vous le stockage de biens/marchandises ?)
- les garanties d'assurance (ex. : Avez-vous une assurance pour garantir vos activités ?)

Une dernière série de questions portait sur la phase d'entretien envisagé par l'équipe des juristes. Nous souhaitons en effet pouvoir comparer les contrats de sous-traitance et d'assurance existants avec les réponses déclaratives effectuées par les répondants.

2.2 Entretien qualitatif

A la suite du questionnaire en ligne, seules 3 entreprises (1 société de transport ayant une activité d'entreposage, 2 sociétés dédiées à l'entreposage) ont accepté d'être recontactées par l'équipe des juristes. Seule la société de transport a accepté un échange en visioconférence. 1 prestataire de conseil a également accepté un échange téléphonique sans avoir répondu à l'enquête en ligne, n'étant pas concerné par les questions posées.

3. Résultats

Le questionnaire en ligne a été consulté par 15 personnes, seulement 4 participants ayant complètement répondu à l'ensemble des questions.

2 participants ont confirmé avoir une activité d'entreposage :

| Quel est le volume (m3) des locaux consacrés à l'entreposage ? | |
|---|------------------|
| (En excluant les surfaces dédiées aux services administratifs, à la production) | |
| Calcul | Résultat |
| Décompte | 2 |
| Somme | 15000.0000000000 |
| Écart type | 7500 |
| Moyenne | 7500 |
| Minimum | 0.0000000000 |
| 2ème quartile (Médiane) | 7500 |
| Maximum | 15000.0000000000 |
| Les valeurs nulles sont ignorées dans les calculs | |
| Q1 et Q3 sont calculés en utilisant méthode minitab | |

| Stockez-vous des biens/marchandises ? | | |
|---------------------------------------|----------|-------------|
| Réponse | Décompte | Pourcentage |
| Oui (Y) | 2 | 50.00% |
| Non (N) | 1 | 25.00% |
| Sans réponse | 1 | 25.00% |
| Non affiché | 0 | 0.00% |

3 participants ont confirmé être déjà assujetti à une rubrique « installation classée protection environnement » (ICPE) sans être sous-traitant, alors que 2 d'entre eux ont recours à de la sous-traitance :

| Êtes-vous assujetti à une rubrique "installation classée protection environnement" (ICPE) ? | | |
|---|----------|-------------|
| Réponse | Décompte | Pourcentage |
| Oui (Y) | 3 | 75.00% |
| Non (N) | 1 | 25.00% |
| Sans réponse | 0 | 0.00% |
| Non affiché | 0 | 0.00% |

| Êtes-vous sous-traitant d'une entreprise de prestation de logistique ? | | |
|--|----------|-------------|
| Réponse | Décompte | Pourcentage |
| Oui (Y) | 0 | 0.00% |
| Non (N) | 3 | 75.00% |
| Sans réponse | 1 | 25.00% |
| Non affiché | 0 | 0.00% |

| Avez-vous recours à de la sous-traitance ? | | |
|--|----------|-------------|
| Réponse | Décompte | Pourcentage |
| Oui (Y) | 2 | 50.00% |
| Non (N) | 1 | 25.00% |
| Sans réponse | 1 | 25.00% |
| Non affiché | 0 | 0.00% |

S'agissant des garanties d'assurance, si 3 participants ont confirmé détenir une police d'assurance garantissant leur activité, aucun des répondants ne détient de contrat d'assurance garantissant un « risque industriel ».

| Avez-vous une assurance pour garantir vos activités ? | | |
|---|----------|-------------|
| Réponse | Décompte | Pourcentage |
| Oui (Y) | 3 | 75.00% |
| Non (N) | 0 | 0.00% |
| Sans réponse | 1 | 25.00% |
| Non affiché | 0 | 0.00% |

| Avez-vous une garantie "risque industriel" ? | | |
|--|----------|-------------|
| Réponse | Décompte | Pourcentage |
| Oui (Y) | 0 | 0.00% |
| Non (N) | 2 | 50.00% |
| Sans réponse | 2 | 50.00% |
| Non affiché | 0 | 0.00% |

Enfin, les participants n'ont pas souhaité communiquer leurs contrats, malgré 1 réponse positive concernant un exemplaire de contrat de prestation logistique.

| Accepteriez-vous de nous communiquer vos contrats de prestation de logistique ? si oui, merci d'adresser vos contrats à iolande.viricel@univ-rouen.fr | | |
|--|----------|-------------|
| Réponse | Décompte | Pourcentage |
| Oui (Y) | 1 | 25.00% |
| Non (N) | 2 | 50.00% |
| Sans réponse | 1 | 25.00% |
| Non affiché | 0 | 0.00% |

| Accepteriez-vous de nous communiquer votre contrat d'assurance ? si oui, merci d'adresser vos contrats à iolande.viricel@univ-rouen.fr | | |
|---|----------|-------------|
| Réponse | Décompte | Pourcentage |
| Oui (Y) | 0 | 0.00% |
| Non (N) | 3 | 75.00% |
| Sans réponse | 1 | 25.00% |
| Non affiché | 0 | 0.00% |

4. Analyse et préconisations

4.1 Sur le ratio des réponses obtenues

Le faible taux de réponse eu égard aux différentes méthodes de diffusion du questionnaire interroge.

⇒ Les supports et canaux de diffusion étaient-ils appropriés à l'enquête menée ?

Nous pensons par ailleurs que ce sujet est extrêmement sensible pour les prestataires logistiques, en particulier à la suite du deuxième incendie d'entrepôts en janvier 2023 (Bolloré-Rouen), de sorte que cela a créé une réelle réticence à échanger sur ce sujet. Ce pourquoi nous avons tenté de nous concentrer davantage sur des entretiens individuels ciblés.

Nous envisageons deux nouvelles pistes pour obtenir de nouvelles réponses :

- ✓ Un lien vers notre questionnaire vers être adressé par les équipes du CEREMA qui débiteront en fin d'année 2023 leur phase d'enquête liée au WP2 du programme de recherche. Leur retard ne nous permettra toutefois pas d'intégrer d'éventuels nouveaux résultats dans le cadre de notre étude.
- ✓ Une nouvelle enquête pourra être envisagée dans le cadre du programme de recherche RISKLOG 2 en s'associant à d'autres laboratoires ayant déjà menés des enquêtes par ailleurs. Les équipes juridiques peu habituées à ce format de recherche pourront ainsi profiter de l'expérience d'autres collaborateurs pour enrichir leurs travaux.

4.2 Sur le contenu des réponses partagées

Les deux entretiens qualitatifs semi-dirigés ayant eu lieu par téléphone et visioconférence ont mis en évidence plusieurs écueils :

- ⇒ L'absence de pertinence entre la qualité de la personne interrogée et les retours attendus

- ⇒ L'absence de connaissance des personnes interrogées s'agissant
- de la définition du risque industriel,
 - des changements législatifs survenus à la suite de l'accident Lubrizol,
 - des risques encourus,
 - de la différence entre les sanctions pénales, civiles et administratives pouvant être prononcées,
 - du contenu de leur contrat d'assurance
 - de l'adéquation entre leur activité et les garanties souscrites

Nous envisageons plusieurs nouveaux axes d'amélioration pour obtenir de nouvelles réponses et en particulier pour pouvoir confronter les réponses déclaratives aux réalités « terrain » :

- ✓ Poursuivre le cycle de webinaires pour créer une relation de confiance entre les équipes juridiques et les acteurs de la *supply chain*
- ✓ Présenter les résultats du projet dans les différents clubs logistiques de Normandie et lors des manifestations organisées par LSN afin de présenter notre démarche de vive voix et d'obtenir des rendez-vous pour mener ces entretiens qualitatifs.
- ✓ Diffuser les résultats obtenus dans le cadre du programme de recherche RISKLOG en mettant à disposition sur le site internet du projet :
 - Les fiches de recommandation
 - Le replay des webinaires
- ✓ Participer dans le cadre du programme de recherche RISKLOG 2 à la rédaction d'un lexique juridique destiné à accompagner les juristes et les non-juristes en charge de ces questions dans les PME et TPE de la *supply chain*.

5. Documents supports de l'enquête

5.1 Questionnaire utilisé



RISKLOG

Management des risques Industriels au sein de la supply chain

QUESTIONNAIRE

CONTEXTE ET BESOIN :
Le projet RISKLOG est une réponse à l'appel à projet Recherche-Action SIOMRI (Solutions Innovantes et Opérationnelles dans la Maîtrise des Risques Industriels en milieu urbain et dense), qui vise à financer des projets urgents et rapides concernant les problématiques d'accidents industriels.
Le projet RISKLOG porte sur le Management global des risques juridiques et industriels au sein de la Supply Chain, et plus particulièrement sur le territoire industrialo-portuaire rouennais. Le projet de recherche RISKLOG propose d'améliorer la connaissance des risques industriels des acteurs de la supply chain et d'apporter des solutions opérationnelles de gestion et de couvertures des risques (clauses contractuelles, assurances...)
Notre étude doit s'appuyer sur l'analyse de contrats utilisés par la pratique afin de pouvoir proposer des recommandations aux entreprises du secteur de la logistique.

Pour plus d'informations sur le projet RISKLOG et/ou retrouver l'ensemble des études menées par le projet, vous pouvez consulter le site suivant : <https://risklogsupplychain.wordpress.com/>

En répondant à ce questionnaire, les participants permettront aux membres du projet RISKLOG d'avoir une vision de terrain et d'apporter une réponse pragmatique aux problématiques actuellement rencontrées.

CONFIDENTIALITE
Les données seront échangées uniquement entre les juristes de l'IDIT et du CUREJ.
Ils s'engagent à conserver confidentielles les informations transmises dans ce questionnaire et les éventuelles pièces-jointes (contrat d'assurance, contrat de prestation...) qui sont destinées à de la recherche juridique objective et indépendante.
Ils s'engagent à prendre les mesures nécessaires à l'égard de leur personnel, de leurs sous-traitants et fournisseurs pour assurer, sous leur responsabilité, cette confidentialité.

CONSENTEMENT ET DONNEES PERSONNELLES :
Le projet RISKLOG s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires permettant de garantir la sécurité et la confidentialité des informations fournies par la société. En application de la loi n°2004-801 du 6 août 2004 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel modifiant la loi n°78-17 du 6 janvier 1978, vous disposez par ailleurs d'un droit d'accès, de rectification, de modification et de suppression concernant les données qui vous concernent. Vous pouvez exercer ce droit en envoyant un mail à cecile.lesros@univ-rouen.fr ou jolande.vincent@univ-rouen.fr.

Le projet RISKLOG s'engage à n'opérer aucune commercialisation des informations transmises par votre société au moyen du formulaire, et à ne pas les communiquer à des tiers, sauf autorisation expresse de votre part. Les données communiquées seront conservées par le laboratoire CUREJ sur un site sécurisé dédié. Les documents transmis peuvent être expurgés des données confidentielles de l'entreprise.

Avant de répondre au questionnaire, veuillez consentir aux engagements suivants :
J'accepte que ces informations soient communiquées aux juristes de l'IDIT et du CUREJ membres du projet RISKLOG afin de pouvoir effectuer leur mission de recherche et dans le respect de la clause de confidentialité ci-dessus reprographiée :

Oui Non

Date de remplissage du formulaire et signature :

Pour toutes questions, ou renseignements complémentaires, veuillez contacter jolande.vincent@univ-rouen.fr



5.2 Statistiques issues du Limesurvey

Statistiques rapides

Questionnaire 947714 'RISKLOG : Management des risques industriels au sein de la supply chain'

Résultats

Questionnaire 947714

| | |
|--|---------|
| Nombre d'enregistrement(s) pour cette requête : | 15 |
| Nombre total d'enregistrements pour ce questionnaire : | 15 |
| Pourcentage du total : | 100.00% |

page 1 / 34



ANNEXE 3 : Nouvelle réglementation sur la prévention des risques industrielles de l'année 2020

| Sites Seveso | Stockage de liquides inflammables et combustibles | Entrepôts | Tenue des stocks |
|--|---|---|---|
| <p>Décret n° 2020-1168 du 24 septembre 2020 relatif aux règles applicables aux installations dans lesquelles des substances dangereuses sont présentes dans des quantités telles qu'elles peuvent être à l'origine d'accidents majeurs ;</p> <p>Arrêté du 24 septembre 2020 modifiant l'arrêté du 26 mai 2014 relatif à la prévention des accidents majeurs dans les installations classées mentionnées à la section 9, chapitre V, titre Ier, du livre V du code de l'environnement</p> | <p>Arrêté du 24 septembre 2020 relatif au stockage en récipients mobiles de liquides inflammables, exploités au sein d'une installation classée pour la protection de l'environnement soumise à autorisation ;</p> <p>Arrêté du 24 septembre 2020 modifiant l'arrêté ministériel du 3 octobre 2010 relatif au stockage en réservoirs aériens manufacturés exploités au sein d'une installation classée soumise à autorisation au titre de l'une ou plusieurs des rubriques n° 1436, 4330, 4331, 4722, 4734, 4742, 4743, 4744, 4746, 4747 ou 4748, ou pour le pétrole brut au titre de l'une ou plusieurs des rubriques n° 4510 ou 4511 de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement</p> | <p>Décret n° 2020-1169 du 24 septembre 2020 modifiant la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement et la nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du code de l'environnement ;</p> <p>Arrêté du 24 septembre 2020 modifiant l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510, y compris lorsqu'ils relèvent également de l'une ou plusieurs des rubriques 1530, 1532, 2662 ou 2663 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, ainsi que les arrêtés de prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à enregistrement sous les rubriques nos 1511, 1530, 1532, 2662 et 2663</p> | <p>Arrêté du 24 septembre 2020 modifiant l'arrêté ministériel du 4 octobre 2010 relatif à la prévention des risques accidentels au sein des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation</p> |

ANNEXE 4 : Nouvelle réglementation sur la prévention des risques industrielles de l'année 2021

| Perfectionnement et complément des arrêtés de 2020 applicables aux stockages de liquides inflammables et combustibles | Ajustements des arrêtés ministériels du 24 septembre 2020 et du 3 octobre 2010 relatifs au stockage de liquides inflammables exploités au sein d'une ICPE soumise à autorisation |
|---|---|
| <p>Arrêté du 22 septembre 2021 modifiant l'arrêté ministériel du 22 décembre 2008 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous l'une ou plusieurs des rubriques nos 1436, 4330, 4331, 4722, 4734, 4742, 4743, 4744, 4746, 4747 ou 4748, ou pour le pétrole brut sous l'une ou plusieurs des rubriques nos 4510 ou 4511 ;</p> <p>Arrêté du 22 septembre 2021 modifiant l'arrêté ministériel du 1er juin 2015 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations relevant du régime de l'enregistrement au titre de l'une au moins des rubriques 4331 ou 4734 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement), notamment le stockage en récipients mobiles, tant en extérieur que dans les stockages couverts</p> | <p>Arrêté du 22 septembre 2021 modifiant les arrêtés ministériels du 24 septembre 2020 et du 3 octobre 2010 relatifs au stockage de liquides inflammables, exploités au sein d'une installation classée pour la protection de l'environnement soumise à autorisation, l'arrêté du 26 mai 2014 relatif à la prévention des accidents majeurs dans les installations classées mentionnées à la section 9, chapitre V, titre Ier du livre V du code de l'environnement et l'arrêté du 4 octobre 2010 relatif à la prévention des risques accidentels au sein des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation</p> |

ANNEXE 5 : Tableau récapitulant les apports principaux de la nouvelle réglementation Post-Lubrizol

| Règlementation | Domaine | Type ICPE | Apports |
|---|--|--------------|--|
| Décret n° 2020-1168 du 24 sep. 2020 | Seveso | Autorisation | POI (plan d'opération interne) tous les ans pour les établissements Seveso seuil haut ; POI tous les 3 ans pour les établissements Seveso seuil bas. |
| Arrêté du 24 sep. 2020 modifiant l'arrêté du 26 mai 2014 | Seveso | Autorisation | POI obligatoire pour les établissements Seveso seuil bas ; Etude de dangers devant mentionner les produits de décomposition susceptibles d'être émis en cas d'incendie ; Mise à disposition des rapports des assureurs auprès des inspecteurs ; Pouvoir à la formation du personnel y compris du personnel des entreprises extérieures sur le comportement à adopter en cas d'accident ; Détail du contenu des POI : <ul style="list-style-type: none"> - Moyens et méthodes prévus pour la remise en état et le nettoyage de l'environnement après un accident majeur ; - Dispositions assurant la disponibilité d'équipements pour mener les premiers prélèvements et analyses environnementaux en cas d'accident. |
| Arrêté du 24 sep. 2020 relatif au stockage en récipients mobiles de liquides inflammables | Stockage de liquides inflammables et combustibles (Récipients mobiles) | Autorisation | Intégration d'une marge forfaitaire supplémentaire de 20 % sur les besoins en eau et en émulseurs ; Mise à disposition des rapports des assureurs auprès des inspecteurs ; Pouvoir à la formation du personnel y compris du personnel des entreprises extérieures sur le comportement à adopter en cas d'accident ; Etude de flux thermiques Mise en place d'une détection incendie pour les stockages couverts et extérieurs |
| Arrêté du 24 sep. 2020 modifiant l'arrêté ministériel du 3 octobre 2010 | Stockage en réservoirs aériens (réservoirs fixes) | Autorisation | Prescriptions applicables aux capacités de rétentions et de rétentions déportées renforcés ; Intégration d'une marge forfaitaire supplémentaire de 20 % sur les besoins en eau et en émulseurs ; Pouvoir à la formation du personnel y compris du personnel des entreprises extérieures sur le comportement à adopter en cas d'accident ; |

| | | | |
|--|-------------------|---|--|
| | | | Mise à disposition des rapports des assureurs auprès des inspecteurs pour les installations autorisées. |
| Décret n°2020-1169 du 24 sep. 2020 | Entrepôts | Autorisation Enregistrement Déclaration | Modification des règles de soumission à l'évaluation environnementale systématique ; Modification de la rubrique ICPE 1510 avec considération de l'entrepôt dans son ensemble tout combustible confondu ; Seuil d'autorisation pour la rubrique 1510 relevé à 900 000 m3 ; Régime d'autorisation supprimé pour les rubriques 1511, 1530, 2262, 2663. |
| Arrêté du 24 sep. 2020 modifiant l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 | Entrepôts 1510 | Autorisation Enregistrement Déclaration | Dispositions relatives à l'état des matières stockées étendues à tous les entrepôts relevant des régimes d'autorisation et d'enregistrement ; Obligation de l'élaboration d'un plan de défense incendie (PDI) à tous les entrepôts, quel que soit leur régime administratif (1510, 1511, 1532, 1530, 2662, 2663) ; Le plan de défense incendie comporte également les dispositions permettant de mener les premiers prélèvements environnementaux, pour les sites soumis à autorisation ; Etude de flux thermiques à toutes les installations 1510, quel que soit le régime ; Etude de dangers devant mentionner les produits de décomposition susceptibles d'être émis en cas d'incendie, pour les entrepôts soumis à autorisation ; Mise à disposition des rapports des assureurs auprès des inspecteurs pour tous les entrepôts quel que soit le régime ; Pouvoir à la formation du personnel y compris du personnel des entreprises extérieures sur le comportement à adopter en cas d'accident, pour tous les entrepôts quel que soit le régime ; Dans les POI des sites soumis à autorisation : - Moyens et méthodes prévus pour la remise en état et le nettoyage de l'environnement après un accident majeur ; - Modalités prévisionnelles permettant d'assurer la continuité d'approvisionnement en eau en cas de prolongation de l'incendie au-delà de 2 heures |
| Arrêté du 24 sep. 2020 modifiant | Tenue des stocks | Autorisation Enregistrement | Tenir à jour un état des matières stockées ; Détail, zone par zone, de l'ensemble des matières dangereuses stockées ; |

| | | | |
|---|---|----------------|--|
| l'arrêté du 4 octobre 2010 | | | Inventaire synthétique des produits stockés lisible pour le public. |
| Arrêté du 22 sep. 2021 modifiant l'arrêté ministériel du 22 décembre 2008 | Stockage de liquides inflammables et combustibles | Déclaration | Mesures de l'arrêté du 24 sep. 2020 relatif au stockage en récipients mobiles de liquides inflammables étendues aux ICPE soumises à déclaration des rubriques concernées ; Plan de défense incendie (PDI) obligatoire ; Étude de flux thermiques ; Obligation de renforcer la conception et l'entretien des systèmes d'extinction automatiques d'incendie ; Pouvoir à la formation du personnel y compris du personnel des entreprises extérieures sur le comportement à adopter en cas d'accident ; Mise à disposition des rapports des assureurs auprès des inspecteurs. |
| Arrêté du 22 sep. 2021 modifiant l'arrêté ministériel du 1er juin 2015 | Stockage de liquides inflammables et combustibles | Enregistrement | Mesures de l'arrêté du 24 sep. 2020 relatif au stockage en récipients mobiles de liquides inflammables étendues aux ICPE soumises à enregistrement des rubriques concernées ; Plan de défense incendie (PDI) obligatoire ou à compléter le cas échéant ; Étude de flux thermiques ; Obligation de renforcer la conception et l'entretien des systèmes d'extinction automatiques d'incendie ; Mise à disposition des rapports des assureurs auprès des inspecteurs ; Pouvoir à la formation du personnel y compris du personnel des entreprises extérieures sur le comportement à adopter en cas d'accident. |
| Arrêté du 22 sep. 2021 modifiant les arrêtés ministériels du 24 sep. 2020 et du 3 oct. 2010 | Stockage de liquides inflammables et combustibles | Autorisation | Ajustement de plusieurs dispositions des arrêtés du 24 septembre 2020 et du 3 octobre 2010 |

ANNEXE 6 : Conventions internationales applicables aux transports internationaux de marchandises

| Modes de transports | Conventions internationales régissant les contrats de transport | Normes internationales régissant le transport de marchandises dangereuses |
|-----------------------|--|---|
| Transport routier | <ul style="list-style-type: none"> o Convention de Genève du 19 mai 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) - Protocole DTS du 5 juillet 1978 - Protocole e-cmr adaptant la CMR à l'EDI du 20 février 2008 | Accord européen ADR* |
| Transport maritime | <ul style="list-style-type: none"> o Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Règles de la Haye) - Protocole de Visby du 23 février 1968 portant modification de la convention de Bruxelles (Règles de Visby) - Protocole de 1979 o Convention des Nations Unies du 31 mars 1978 sur le transport de marchandises par mer (Règles de Hambourg) (en vigueur mais non ratifiée par la France) o Convention CNUDCI du 11 déc.2008 (Règles de Rotterdam) (non en vigueur ; convention transmaritime régissant éventuellement les pré et post acheminements) | IMDG |
| Transport ferroviaire | <ul style="list-style-type: none"> o Convention de Berne (COTIF) comprenant pour le transport international ferroviaire de marchandises des Règles Uniformes CIM du 9 mai 1980 (RU-CIM) - Protocole de 1990 (en vigueur) - Protocole de Vilnius 3 juin 1999 (en vigueur 1er juillet 2006) | règlement RID* |

| | | |
|-------------------|---|--|
| Transport aérien | <ul style="list-style-type: none"> o Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international <ul style="list-style-type: none"> - Protocole de La Haye du 28 septembre 1955 portant modification de la convention de Varsovie - Autres protocoles (Guatemala ; Montréal 1975...) o Convention de Montréal du 28 mai 1999 (en vigueur depuis le 4 nov. 2003 ; ratifiée par la France le 29 avril 2004) | Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) |
| Transport fluvial | <ul style="list-style-type: none"> o Convention de Budapest du 22 juin 2001 relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI - en vigueur depuis le 1er avril 2005; ratifiée par la France le 11 mai 2007) | Accord européen ADN ³⁵¹ |

³⁵¹ Réglementation européenne rendue obligatoire dans les transports intérieurs de marchandises dangereuses la DIRECTIVE 2008/68/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses

Bibliographie

• Ouvrages, monographies, thèses, mémoires

- I. Bon-Garcin, M. Bernadet et Y. Reinhard, *Droit des transports*, Paris, Dalloz, 2010 aux pp 400–01.
- J. Hémard, *Théorie et pratique des assurances terrestres*, t. 1, impr. Contant-Laguerre, 1924, p. 73.
- J. Kembeu, *Le contrat de prestations logistiques, contrat complexe ou sui generis ? : Étude de la notion et du régime du contrat de prestations logistiques*, Thèse sous la dir. du Prof. Cécile Legros, Rouen, 2014.
- P. Lièvre, *La logistique*, 4e éd, Paris, *La Découverte*, 2007 aux pp 12–14.
- J.– M. Pontier, *Le droit de la prévention des risques, droit en devenir des sociétés développées d’aujourd’hui et de demain*, in *Les plans de prévention des risques*, *PUAM*, 2007, p. 34.
- M.– L. Salvador, *La gestion contractuelle du risque industriel*, thèse, Toulouse, 2015, p. 68.
- J. Kullmann, *Lamy assurances: contrat d’assurance, assurances de dommages, assurances de personnes, intermédiaires d’assurance*. Paris: Lamy, 2022.
- J.-L. Mouralis, *La notion d’aléa et les actes juridiques aléatoires*, Th. Grenoble, 1968, n°66, p. 101.
- I. VINGIANO-VIRICEL, *Obligation de sécurité et aléa, Etude du risque issu du manquement à l’obligation de sécurité dans les assurances de responsabilité civile pour les professionnels*, Thèse, 2014, p.119.

• Articles scientifiques

- S. Croom, P. Romano et M. Giannakis, « Supply Chain Management: An Analytical Framework for Critical Literature Review » (2000) *European J Purchasing & Supply Management* 67.
- V. G. Deharo « La gestion du risque juridique en entreprise » : Les petites affiches, 4 janvier 2011, p.6.
- B. Gosse, C. Sargis-Roussel et P.-A. Sprimont, « Les changements organisationnels liés aux stratégies d’externalisation : le cas d’une entreprise industrielle » (2002) 5:1 *R Finance Contrôle Stratégie* p. 101-104. p.12. Réf. HAL: [hal-02134320](https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02134320).
- J. Heskett, « La logistique élément clef de la stratégie », *Harvard-l’Expansion*, n°8, printemps 1978, p.53-65.
- Kolli, K. & Rousseau, S. (2017). *Le contrat de prestations logistiques*. *McGill Law Journal / Revue de droit de McGill*, 62(4), 1043–1100.
- C. Legros, *The law applicable to freight forwarding contracts (About the Haeger & Schmidt, ECJ, 23 October 2014. Case C-305/13.)*, *The Journal of International Maritime Law, JIML* 21 [2015] 6 493.
- C. Legros, *Le Commissionnaire de transport et ses homologues européens : quel régime juridique applicable aux contrats internationaux ?* *Revue TRANSIDIT* n°75/2020, p. 68.
- C. Legros, *Commentaire de l’article 5 (« loi applicable au contrat de transport ») du règlement CE n° 593/2008 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, dit « Rome I », Revue des transports*, fév. 2009, p.12. Réf. HAL: [hal-02134320](https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02134320)
- J.T. Mentzer et al, « Defining Supply Chain Management » (2001) 22:2 *Journal of Business Logistics*
- URL: <http://www.lawtext.com/lawtextweb/default.jsp?PageID=1>. Réf. HAL: [hal-01654004](https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01654004)
- C. Leveneur, E. Hervy, B. Robine, « Logistique et compensation : l’obligation réelle environnementale, un outil efficace », *Droit de l’environnement* n°324, sep. 2023, p.325.
- P. Vlacic et M. Pavliha, « Logistics Contract and Logistics Law: Is it an Economic Imperative ? », *Droit européen des transports*, VOL.XLI No.1- 2006, p.7.



N. Reboul-Maupin, La prévention des risques technologiques : aspects juridiques, Les petites affiches, 2004, n° 251, p. 6.

I. Vingiano-Viricel « Risques industriels : définitions et garanties d'assurance », RCA, 2023, Étude 3, p. 15-18.

I. Vingiano-Viricel, « Manquement contractuel de l'assureur RC : conditions pour l'indemnisation du tiers ne pouvant bénéficier d'une garantie d'assurance », note sous Cass. 2e civ., 31 mars 2022, n° 20-17662, *RGDA* 2022, p. 14-17.

Textes officiels (loi, conventions internationales, droit européen..., Codes, rapports...)

Droit français

Lois

L. n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, JORF du 20 juillet 1976.

L. n° 89-1014 du 31 décembre 1989 portant adaptation du Code des assurances à l'ouverture du marché européen, JORF n°2 du 3 janvier 1990, p. 63.

L. n°2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages, JORF n°175 du 31 juillet 2003.

L. n° 2005-1564 du 15 décembre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'assurance (1), JORF n°292 du 16 décembre 2005.

L. n°2008-757 du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale, créant les articles L.160-1 et suivants du code de l'environnement, JORF n°179 du 2 août 2008.

L. n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, JORF n°184 du 9 août 2016.

L. n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, *JORF* n°0196 du 24 août 2021.

Décrets

Décret n° 2017-81 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale, JORF n°0023 du 27 janvier 2017.

Décret n° 2005-1130 du 7 septembre 2005 relatif aux plans de prévention des risques technologiques, JORF n°210 du 9 septembre 2005.

Décret n° 2020-1168 du 24 septembre 2020 relatif aux règles applicables aux installations dans lesquelles des substances dangereuses sont présentes dans des quantités telles qu'elles peuvent être à l'origine d'accidents majeurs, JORF n°0235 du 26 septembre 2020.

Décret n° 2020-1169 du 24 septembre 2020 modifiant la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement et la nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, JORF n°0235 du 26 septembre 2020.

Décret du 25 mars 2022 relatif à l'évaluation environnementale des projets, JORF n°0072 du 26 mars 2022.



Arrêtés

Arrêté du 26 mai 2014 relatif à la prévention des accidents majeurs dans les installations classées mentionnées à la section 9, chapitre V, titre 1er du livre V du code de l'environnement, *JORF* n°0133 du 11 juin 2014.

Arrêté du 11 avril 2017 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510, *JORF* n°0091 du 16 avril 2017, Annexe I, définitions.

Arrêté du 24 septembre 2020 modifiant l'arrêté du 26 mai 2014 relatif à la prévention des accidents majeurs dans les installations classées mentionnées à la section 9, chapitre V, titre 1er, du livre V du code de l'environnement, *JORF* n°0235 du 26 septembre 2020.

Arrêté du 24 septembre 2020 relatif au stockage en récipients mobiles de liquides inflammables, exploités au sein d'une installation classée pour la protection de l'environnement soumise à autorisation, *JORF* n°0235 du 26 septembre 2020.

Arrêté du 24 septembre 2020 modifiant l'arrêté ministériel du 3 octobre 2010 relatif au stockage en réservoirs aériens manufacturés exploités au sein d'une installation classée soumise à autorisation au titre de l'une ou plusieurs des rubriques nos 1436, 4330, 4331, 4722, 4734, 4742, 4743, 4744, 4746, 4747 ou 4748, ou pour le pétrole brut au titre de l'une ou plusieurs des rubriques nos 4510 ou 4511 de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement, *JORF* n°0235 du 26 septembre 2020.

Arrêté du 24 septembre 2020 modifiant l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510, y compris lorsqu'ils relèvent également de l'une ou plusieurs des rubriques 1530, 1532, 2662 ou 2663 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, ainsi que les arrêtés de prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à enregistrement sous les rubriques nos 1511, 1530, 1532, 2662 et 2663, *JORF* n°0235 du 26 septembre 2020.

Arrêté du 9 décembre 2020 portant création et organisation du bureau d'enquêtes et d'analyses sur les risques industriels, *JORF* n°0298 du 10 décembre 2020.

Arrêté du 22 septembre 2021 modifiant l'arrêté ministériel du 22 décembre 2008 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration, sous l'une ou plusieurs des rubriques nos 1436, 4330, 4331, 4722, 4734, 4742, 4743, 4744, 4746, 4747 ou 4748, ou pour le pétrole brut sous l'une ou plusieurs des rubriques nos 4510 ou 4511, *JORF* n°0230 du 2 octobre 2021.

Arrêté du 22 septembre 2021 modifiant l'arrêté ministériel du 1er juin 2015 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations relevant du régime de l'enregistrement, au titre de l'une au moins des rubriques 4331 ou 4734 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, *JORF* n°0230 du 2 octobre 2021.

Arrêté du 22 septembre 2021 modifiant les arrêtés ministériels du 24 septembre 2020 et du 3 octobre 2010, relatifs au stockage de liquides inflammables, exploités au sein d'une installation classée pour la protection de l'environnement soumise à autorisation, l'arrêté du 26 mai 2014 relatif à la prévention des accidents majeurs dans les installations classées mentionnées à la section 9, chapitre V, titre 1er du livre V du code de l'environnement et l'arrêté du 4 octobre 2010 relatif à la prévention des risques accidentels au sein des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation, *JORF* n°0230 du 2 octobre 2021.

Arrêté du 16 janvier 2023 modifiant l'arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement, *JORF* n°0032 du 7 février 2023.



Arrêté du 16 juin 2023 fixant le modèle national de la demande d'autorisation environnementale, *JORF* 30 juin 2023.

Circulaires

Circulaire du gouvernement du 30 août 2021 relative à la contractualisation et à la planification locale pour lutter contre l'artificialisation des sols, publiée au bulletin le 20 octobre 2021

Droit de l'Union européenne

Directives

Directive 82/501/CEE du Conseil du 24 juin 1982 concernant les risques d'accidents majeurs de certaines activités industrielles JOCE L 230 p. 1.

Directive n° 96/82/CE du Conseil du 9 décembre 1996 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, JOUE L 10, pp. 13-33.

Dir. 2002/92/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 décembre 2002 sur l'intermédiation en assurance, JOUE n° L 009 du 15/01/2003 p. 0003 – 001.

Dir. n°2004/35/CE du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, JOUE L 143 du 30/04/2004.

Directive 2009/138/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 sur l'accès aux activités de l'assurance et de la réassurance et leur exercice (solvabilité II) (refonte) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), OJ L 335, 17.12.2009, p. 1–155.

Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2010/75/EU of the European Parliament and of the Council of 24 November 2010 on industrial emissions (integrated pollution prevention and control) and Council Directive 1999/31/EC of 26 April 1999 on the landfill of waste, COM/2022/156 final.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=COM%3A2022%3A156%3AFIN&qid=1649339397972>.

Directive 2012/18/UE du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2012 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, modifiant puis abrogeant la directive 96/82/CE du Conseil Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE, JOUE L 197 du 24.7.2012, p. 1–37.

Dir. (UE) 2016/97 du Parlement européen et du Conseil du 20 janvier 2016 sur la distribution d'assurances (refonte) Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE, JOUE L 26/19.

Sources numériques : sites web, blogs...

Officielles

https://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/wp-content/uploads/2023/11/20231108_Inventaire_Web.pdf.

<http://www.senat.fr/rap/r21-401/r21-4011.pdf>.

<https://www.pole-emploi.fr/actualites/le-dossier/transport-et-logistique/logistique-1/logistique--top-10-des-metiers-q.html>



<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000020506972>

<https://www.gouvernement.fr/risques/risques-technologiques>

<https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/R42920>.

<https://www.ecologie.gouv.fr/installation-classee-protection-lenvironnement>.

¹Les risques industriels : une mission de protection pour les populations et l'environnement, 2018, page 11

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Dossier%20de%20presse_Les%20risques%20industriels_Une%20mission%20de%20protection%20pour%20les%20populations%20et%20l%27environnement_Bilan%202018.pdf et <https://www.ecologie.gouv.fr/lautorisation-environnementale>.

<https://www.vie-publique.fr/eclairage/274283-la-prevention-des-risques-industriels-un-etat-des-lieux>

[Les risques industriels : une mission de protection pour les populations et l'environnement](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Dossier%20de%20presse_Les%20risques%20industriels_Une%20mission%20de%20protection%20pour%20les%20populations%20et%20l%27environnement_Bilan%202018.pdf), 2018, p. 6 :

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Dossier%20de%20presse_Les%20risques%20industriels_Une%20mission%20de%20protection%20pour%20les%20populations%20et%20l%27environnement_Bilan%202018.pdf

Publication du ministère de la transition énergétique – [L'autorisation environnementale](#).

Lien vers le formulaire : [Demande d'autorisation environnementale \(Formulaire 15964*02\) | entreprendre.service-public.fr](#).

[Circulaire du gouvernement du 30 août 2021 relative à la contractualisation et à la planification locale pour lutter contre l'artificialisation des sols, publiée au bulletin le 20 octobre 2021](#)

Pascal MARTIN, [Rapport d'information fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable relatif à l'évaluation de la mise en œuvre des recommandations de la commission d'enquête sénatoriale chargée d'évaluer l'intervention des services de l'État dans la gestion des conséquences environnementales, sanitaires et économiques de l'incendie de l'usine Lubrizol à Rouen](#), p.75.

Emmanuelle Wargon « [Lubrizol : Des analyses sont en cours sur un possible « effet cocktail »](#) », Public Sénat, Publié le 03/10/2019.

Patrick Daher et Eric Hémar « [Pour une chaîne logistique plus compétitive au service des entreprises et du développement durable](#) », 16 septembre 2019. https://www.economie.gouv.fr/files/2019-09/Rapport_Eric_Hemar_Patrick%20Daher_Chaine_Logistique.pdf

Ministère de la transition écologique, « [Les évolutions réglementaires post-Lubrizol](#) », oct. 2020.

Ministère de la transition énergétique, « [Tout savoir sur les ICPE : nomenclature, gestion et déclaration, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires](#) », 27 décembre 2021.

Privées

<http://www.odoxa.fr/sondage/barometre-securite-regard-francais-risques-industriels-radicalisation>

<https://www.faq-logistique.com/Logistique.htm>

Council of Supply Chain Management Professionals, « CSMP Supply Chain Management Definitions and Glossary », CSMP, en ligne:



https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx

<https://www.label6pl.com/>

<https://www.ecologie.gouv.fr/referentiel-responsabilite-societale-des-entreprises-rse-en-logistique>

C. Arnaud et E. Cuesta, « L'autorisation environnementale en quelques mots », Convictions, 4 janv. 2018,

<http://leconseilbyegis.fr/autorisation-environnementale-conseil-egis/>.

https://actu.fr/normandie/petit-couronne_76497/amazon-c-est-fini-le-geant-du-e-commerce-renonce-a-s-implanter-pres-de-rouen_49683116.html

L. Radisson, « *Évaluation environnementale : une nouvelle version du formulaire de « cas par cas »* », [Actu-environnement](#), 7 février 2023.

L. Radisson, [Entrepôts Seveso : des quantités de matières dangereuses qui inquiètent](#), 22 février 2022, Actu-environnement.com.

CE, 27 mars 2023, n° 450135. *Le Conseil d'État annule l'autorisation d'exploiter la centrale biomasse de Gardanne car l'étude d'impact n'avait pas analysé les effets sur l'environnement de son plan d'approvisionnement. Une décision qui pourrait bousculer d'autres projets*, L. Radisson, [Actu-Environnement](#), 29 mars 2023.

L. Radisson, [Lutte contre l'artificialisation : comment le Fonds friches va évoluer](#), Actu-environnement, 14 septembre 2022.

Laurent Radisson, « [Ces entrepôts qui oublient qu'ils sont des installations à risques](#) », Actu-environnement, 28 septembre 2021.

Lenormand, [Feux de forêt : plus de 300 sites Seveso potentiellement exposés](#), Localtis, 20 juillet 2022.

Note de l'Union TLF, [Mission d'information sur le déploiement des entrepôts de grande taille](#), , Audition du 7 juin 2023.

Philie Marcangelo-Leos, MCM Presse pour Localtis [Lutte contre l'artificialisation des sols : la définition de la friche en consultation](#), 26 octobre 2023.

Maire-info, « [Le Sénat déplore l'absence de moyens financiers dédiés au ZAN](#) », 30 juin 2022.

Bilan de la prévention des risques industriels et naturels en Île-de-France, édition 2021, V.

<https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-38241-Brochure-prevention-risques-industriels-naturels-web.pdf>

La société Lubrizol a été mise en examen des chefs de déversement de substances nuisibles : Le Monde 16 septembre 2021, https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/09/16/incendie-a-rouen-en-2019-lubrizol-a-nouveau-mis-en-examen-pour-des-atteintes-environnementales_6094933_3244.html

TABLE DES MATIERES

| | |
|---|----|
| INTRODUCTION | 8 |
| Partie 1 : Encadrement légal des risques industriels majeurs | 12 |
| Chapitre 1 : Champ d’application du projet « Risklog » | 15 |
| Section 1 : Cartographie des risques industriels majeurs | 15 |
| §1 : Risques industriels, composants du risque technologique | 15 |
| §2 : L’accident industriel | 18 |
| Section 2 : Cartographie des acteurs de la <i>supply chain</i> | 21 |
| §1 : L’absence de classification légale des prestations et prestataires logistiques | 21 |
| §2 : Les contrats constitutifs de l’activité de prestation logistique | 23 |
| §3 : L’analyse jurisprudentielle des contrats de prestations logistiques | 27 |
| Chapitre 2 : Règlementation portant sur les risques industriels majeurs | 29 |
| Section 1 : Enjeux de la réglementation sur les installations classées | 29 |
| §1 : Principes fondamentaux de la réglementation ICPE | 29 |
| §2 : Focus sur certains aspects de la réglementation | 36 |
| Section 2 : Nouvelle réglementation issue d’un accident majeur | 45 |
| §1 : Présentation de la nouvelle réglementation | 45 |
| §2 : Analyse de la nouvelle réglementation | 45 |
| Section 3 : Application concrète de la réglementation au secteur de la <i>supply chain</i> : la rubrique ICPE 1510 et ses obligations légales de prévention des risques industriels majeurs | 56 |
| §1 : Règles de classification des activités logistiques au regard de la réglementation ICPE et obligations légales des prestataires logistiques | 56 |
| §2 : Charge des obligations légales incombant à l’exploitant de l’installation | 65 |
| CONCLUSION DE LA PARTIE 1 | 68 |
| PARTIE 2 : GESTION DES RISQUES INDUSTRIELS MAJEURS | 69 |
| Chapitre 1 : Analyse des responsabilités civiles | 71 |
| Section 1 : Analyse des responsabilités contractuelles | 71 |
| §1 : Responsabilité contractuelle du prestataire logistique en cas d’incendie | 71 |
| §2 Responsabilité contractuelle au sein des différents contrats commerciaux en cas de dommage | 74 |
| §3 : Responsabilité contractuelle à l’égard des salariés | 76 |
| Section 2 : Analyse des responsabilités extracontractuelles | 79 |
| § 1 : Responsabilité extracontractuelle du prestataire logistique en cas d’incendie | 79 |

| | |
|--|------------|
| § 2 : Responsabilité extracontractuelle à l'égard de salariés tiers | 84 |
| § 3 : Responsabilité du donneur d'ordre eu égard aux marchandises confiées | 84 |
| § 4 : Réparation des dommages à l'environnement | 85 |
| Section 3 : Sanctions à l'égard de l'Administration | 87 |
| Chapitre 2 : Analyse des responsabilités pénales | 89 |
| Section 1 : Principes généraux | 89 |
| Section 2 : Responsabilité pénale à l'égard de l'environnement..... | 90 |
| Chapitre 3 : Management des risques industriels majeurs | 93 |
| Section 1 : Approche juridique du management des risques logistiques et industriels..... | 94 |
| § 1 : Approche juridique de la cartographie des risques | 94 |
| § 2 : Maîtrise des risques logistiques et industriels : approche contractuelle et gouvernance territoriale | 101 |
| Section 2 : Financement des risques : Approche assurantielle du management des risques industriels majeurs..... | 106 |
| § 1 : Les grands principes de l'assurance | 106 |
| §2 : Élaboration de la garantie d'assurance..... | 108 |
| §3 : Principales assurances encadrant les risques industriels majeurs | 114 |
| CONCLUSION DE LA PARTIE 2..... | 118 |
| ANNEXE 3 : Nouvelle réglementation sur la prévention des risques industrielles de l'année 2020 | 119 |
| ANNEXE 4 : Nouvelle réglementation sur la prévention des risques industrielles de l'année 2021 | 119 |
| ANNEXE 5 : Tableau récapitulatif des apports principaux de la nouvelle réglementation Post-Lubrizol | 119 |
| ANNEXE 6 : Conventions internationales applicables aux transports internationaux de marchandises | 119 |
| ANNEXE 3 : Nouvelle réglementation sur la prévention des risques industrielles de l'année 2020 | 136 |
| ANNEXE 4 : Nouvelle réglementation sur la prévention des risques industrielles de l'année 2021 | 137 |
| ANNEXE 5 : Tableau récapitulatif des apports principaux de la nouvelle réglementation Post-Lubrizol | 138 |
| ANNEXE 6 : Conventions internationales applicables aux transports internationaux de marchandises | 141 |
| Bibliographie | 143 |



CONCLUSION GENERALE

Le projet RISKLOG a permis de mieux identifier les risques auxquels s'exposent les prestataires logistiques lorsqu'ils opèrent en lien avec le milieu industriel. L'identification de ces risques et les préconisations formulées ci-après¹ sont de nature à permettre à ces derniers de mieux appréhender et gérer ces risques.

Le volet juridique a permis d'inventorier les nombreuses réglementations, souvent complexes, qui pèsent sur cette activité. A ce titre, les fiches de recommandation permettront aux prestataires logistiques de mieux appréhender les obligations réglementaires qui pèsent sur eux.

La méthodologie du risk management au service des risques juridiques constitue un volet original de ce projet. Il y a été démontré l'intérêt d'intégrer une démarche structurante de management juridique des risques que ce soit dans la cartographie, la maîtrise ainsi que dans le financement des risques logistico-industriels.

Les impacts potentiels des activités industrielles suscitent des interrogations, des craintes, à l'aune des accidents industriels ayant eu lieu ces dernières années. Il est noté par un rapport sénatorial que « la tolérance de la population vis-à-vis des situations de risques et des nuisances diminue ». Aussi, se dégage en filigrane la question de l'acceptabilité du risque industriel. Comment installer, développer, étendre des activités industrielles situées ou non à proximité de zones urbaines ? Comment concilier le développement industriel, économique en prenant en compte les préoccupations des populations (sanitaires, environnementales, économiques, patrimoniales, etc.) ?

La dégradation de l'image des activités industrielles a fait éclore, par ricochet, un méta-risque, en l'occurrence un risque sociétal et politique. La pression exercée par ce dernier conduit à des restrictions, des recours juridiques systématiques voire des rejets de principe de ce type d'activités économiques par les populations et les élus. Dans un contexte de volonté politique de réindustrialisation de la France, l'acceptabilité du risque est un facteur à prendre en compte.

Les travaux réalisés dans le cadre du volet territorial du projet RISKLOG, axés sur une approche territoriale et juridique de la maîtrise des risques industriels associés à la supply chain des marchandises dangereuses, a permis de mettre en lumière les spécificités et les vulnérabilités de la Métropole Rouen Normandie. En termes d'aménagement du territoire, des solutions telles que la relocalisation de certains maillons de la supply chain, le report modal, et l'identification d'itinéraires alternatifs pour le transport routier ont été analysées. Bien que complexes à mettre en œuvre, ces mesures peuvent significativement réduire les risques pour la population et améliorer la résilience du territoire. La mise en œuvre de ces préconisations complexe suppose toutefois une meilleure coordination des acteurs.

¹ Voir supra les fiches de recommandation en ANNEXE 1 du WP1, pp. 120 ss.

En revanche, il ne nous a pas été possible de vérifier si nos intuitions de départ relativement à une connaissance supposément limitée de ces réglementations, ainsi qu'à une application relative de celles-ci par les prestataires logistiques, était en pratique vérifiée. En effet, notre volet enquête de terrain s'est soldé par un échec, en raison de la réticence des entreprises à échanger sur ces questions², et alors même que nous avons déployé de nombreuses démarches de sensibilisation à notre projet³, notamment sous forme de webinaires⁴. La difficulté à entrer en contact avec l'ensemble des acteurs de la supply chain dans le cadre du projet semble cependant être un indice révélateur de l'absence de cadre partenarial unique pour l'ensemble de la supply chain, mettant ainsi en évidence le besoin de construire une gouvernance collective.

En conclusion, les travaux du projet RISKLOG ont démontré l'importance d'une approche pluridisciplinaire et territoriale pour la maîtrise des risques industriels. Les solutions proposées, qu'elles soient structurelles, organisationnelles ou technologiques, nécessitent cependant une mise en œuvre concertée et adaptée aux spécificités locales.

² Voir supra ANNEXE 2 du WP1, pp. 129 ss.

³ Ce volet se poursuivra dans le cadre d'un nouveau projet RISKLOG 2 qui intègre de nouveaux partenaires et s'étend aux risques naturels. Dans ce cadre, et forts de notre expérience négative sur les enquêtes de terrain, nous remettrons l'ouvrage sur le métier en améliorant notre approche de sensibilisation à l'égard des entreprises.

⁴ <https://risklogsupplychain.wordpress.com/agenda/replay-webinaire/>