

Éléments d'accidentologie de l'activité de réparation de véhicule Rubriques 2930

Le nombre d'accidents enregistrés dans la base ARIA, relatifs à l'activité de réparation et entretien de véhicules à moteur sur des sites classés pour la rubrique 2930, est très faible. Seulement 15 accidents enregistrés dans la base ARIA répondent à ce critère¹.

Par contre si on élargit la synthèse à tous les accidents relatifs à l'activité de réparation de véhicules et notamment aux sites relevant du code NAF 45.20 : réparation et entretien de véhicules et engins à moteur et du code NAF 33.17 : maintenance et réparation d'autres équipements de transports, on obtient un échantillon d'environ 589 accidents

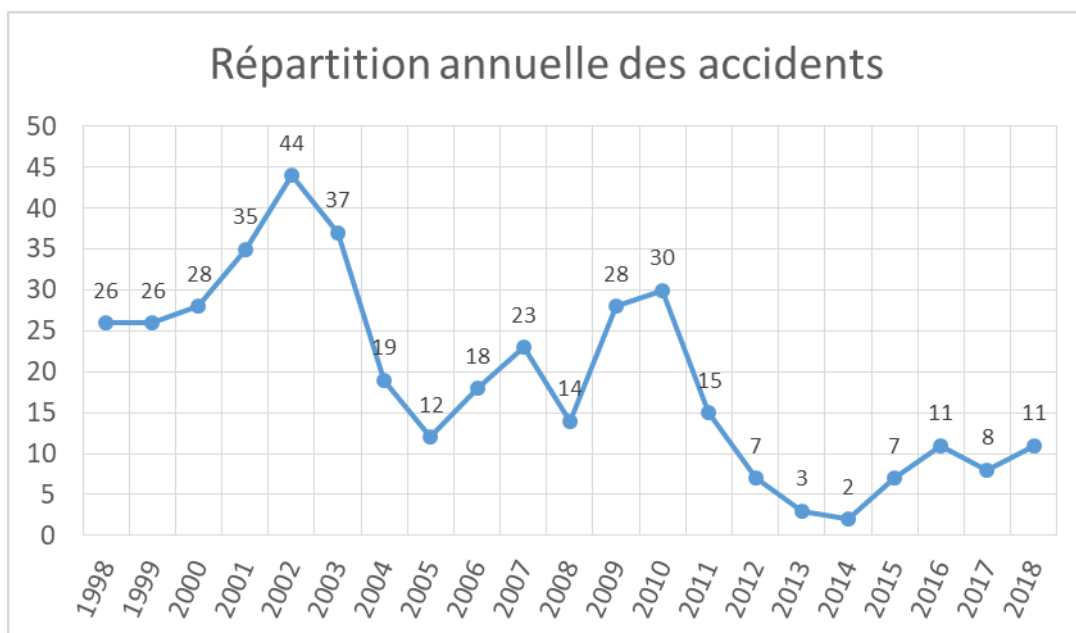
En effet le seuil de classement de la rubrique 2930 est assez élevé (2000 m² de surface d'atelier) et beaucoup d'accidents ont lieu sur des sites dont la surface des ateliers ne permet pas un classement de l'activité au titre des installations classées.

Il semblerait également que certains sites soit classés sous la rubrique 2940 plutôt que 2930 lorsque de la peinture est utilisée pour la maintenance de véhicule, notamment ferroviaires.

Nous avons fait le choix d'effectuer une synthèse sur l'ensemble des 589 accidents relatifs à l'activité de réparation et entretien de véhicules à moteur, indépendamment du classement ICPE, afin d'avoir des éléments d'accidentologie représentatifs de l'activité de réparation de véhicules.

Une accidentologie en baisse

La répartition annuelle de ces accidents, représentées par le graphique ci-dessous, montrent une tendance à la baisse des accidents de ce secteur d'activité avec un léger regain ces dernières années.



Ces résultats pourront être pondérés par le nombre global de sites exerçant une activité de réparation de véhicules à moteur et les éventuelles fermetures ou regroupements de sites de ces dernières années.

Une activité concernée par tous les phénomènes dangereux

Les accidents de ce secteur d'activité sont concernés par tous les phénomènes : incendies, explosions, rejets de matières.

¹ Rubrique 2930 associée et critère S3IC coché, signifiant que le site est classé pour cette rubrique.
Ministère de la transition écologique et solidaire
n° de requête : ed_14553 – Mars 2019

Phénomènes	Nombres d'accidents
Explosion	39
Incendie	515
Rejet de matières dangereuses	145

Des matières impliquées aussi variées que les activités exercées dans le cadre de la réparation de véhicules

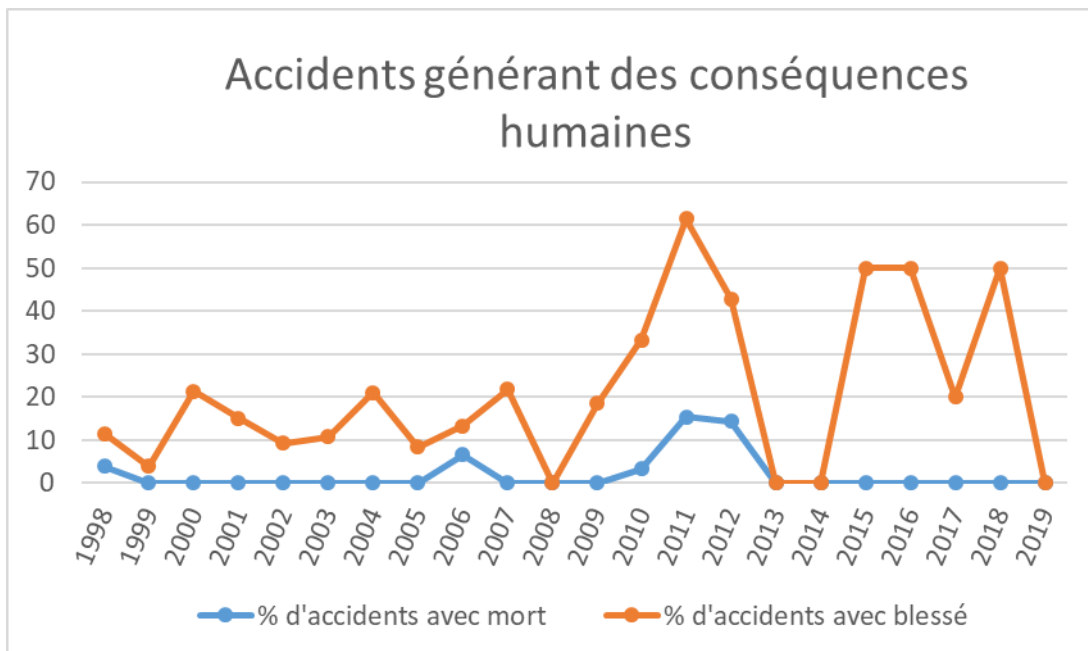
Les risques liés à cette activité sont variés car les produits manipulés le sont également. Cette diversité se retrouve dans les matières impliquées dans les accidents, comme le montre le tableau ci-dessous :

Produits impliqués	ACETYLENE	GAZ COMBUSTIBLE LIQUEFIE	HYDROCARBURES	HUILE	PEINTURE SOLVANT	PNEUMATIQUE	VEHICULE
Nombre d'accidents	10	5	31	11	45	28	96
1998	-	-	3	-	2	1	1
1999	-	-	-	1	1	3	2
2000	-	1	2	-	-	-	-
2001	1	-	3	-	5	1	4
2002	1	1	2	2	7	3	3
2003	1	-	2	1	3	2	-
2004	-	-	-	1	3	-	-
2005	-	-	-	-	4	2	5
2006	-	-	1	-	2	-	6
2007	-	1	2	-	2	3	8
2008	-	-	-	1	-	2	5
2009	4	-	3	-	5	3	18
2010	3	1	3	-	3	3	24
2011	-	1	2	1	4	1	7
2012	-	-	3	-	-	2	5
2013	-	-	-	1	-	-	1
2014	-	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	1	1	-
2016	-	-	2	-	-	-	1
2017	-	-	2	-	1	-	3
2018	-	-	1	3	2	1	2
2019	-	-	-	-	-	-	1

Des conséquences humaines dans près de 30% des accidents

Nous avons vu que le nombre d'accidents du secteur d'activité étudié a diminué après 2010. On ne peut pas en dire autant du nombre d'accidents générant des blessés ou des décès. La proportion d'accident générant des conséquences humaines est passée de 13% entre 1998 et 2008 à 27 % ces 10 dernières années.

A noter également la présence de sauveteurs parmi les blessés dans 7% des accidents. Par ailleurs un accident a coûté la vie à deux d'entre eux (ARIA 39466).



Une situation géographique favorisant l'impact sur les tiers

Les accidents liés à une activité de réparation de véhicule ont très souvent des conséquences sociales. Compte tenu de l'emplacement en centre-ville, parfois au rez-de-chaussée d'immeubles à usage d'habitation, les conséquences touchent particulièrement les populations : évacuation, confinement, relogement, privations d'usage..

Le tableau suivant présente les différents types de conséquences sociales relevées dans les accidents enregistrés dans la base ARIA ces dix dernières années.

CONSÉQUENCES SOCIALES	58%
Chômage technique	35%
Périmètre de sécurité	27%
Interruption de la circulation	20%
Population évacuée	13%
Privation d'usages – électricité/gaz	4%
Tiers sans abris	4%
Population confinée	4%

Plus d'1 accident sur 3 a des conséquences environnementales

Le tableau suivant présente les différents types de conséquences environnementales relevées dans les accidents enregistrés dans la base ARIA ces dix dernières années. Les impacts sur l'air sont essentiellement liés aux émissions de fumées d'incendie.

CONSÉQUENCES ENVIRONNEMENTALES	35 %
Pollution de l'air	24 %
Pollution des eaux	10 %
Pollution du sol	4 %

Des actes de malveillance, des travaux mal préparés, du matériel défectueux

Les perturbations à l'origine des accidents sont reprises dans le tableau suivant :

	Nombre d'accidents
Défauts matériels	18
--> Perte de confinement / étanchéité (sans rupture)	8
--> Rupture	2
--> Panne	6
--> Autre	3
Interventions humaines	14
Agressions externes	17
--> Agression naturelle	8
--> Origine anthropique	10
Dangers latents	1
Malveillance	21

Les perturbations enregistrées dans la base ARIA pour ce type d'activité montrent un nombre important d'actes de malveillance.

Parmi les défauts matériels on relève principalement :

- des dysfonctionnements électriques dont l'origine n'est pas détaillée ;
- des décharges électrostatiques (notamment à l'intérieur d'un wagon venant d'être repeint – ARIA 47133) ;
- des fuites sur les cuves de stockage de produits chimiques ;
- des fuites sur des bouteilles de gaz ;
- des incendies de cabines de peinture.

Le danger latent identifié provient d'un stockage de batteries au lithium usagées qui a pris feu. Ce type de batteries, lorsqu'elles sont endommagées, sont sensibles aux mouvements et changements météorologiques.

Les interventions humaines inappropriées relevées sont essentiellement des travaux par points chauds mal préparés ou mal exécutés.

Très peu de causes sont renseignées dans ces accidents.

Un accident fait état de contrôle défaillant d'équipements sous pression. (ARIA 51115).

Quelques accidents liés à des travaux par points chauds identifient un défaut d'analyse de risque comme cause des accidents.