

Retour d'expérience de l'application du décret « digues » de 2007

3- Diagnostic de sûreté initial, Examen technique complet de la revue de sûreté, Revue de sûreté, EDD,

Par Jean Maurin de la Dreal Centre et Michel Pinhas de l'AD Isère
Drac Romanche



3.1 Le diagnostic de sûreté initial

Le diagnostic initial de sureté

La définition initiale de 2007 a été amendée par l'arrêté de 2009
importance du DS souligné par tous

Mais:

- * Quelles sont les bornes supérieures et inférieures du contenu ?
Jusqu'où aller en terme d'investigations et d'analyse ?

Remarques :

- * le Diagnostic de Sûreté a été vidé de sa substance en 2009
- * la finalité du Diagnostic de Sûreté, c'est l'EDD



3- diagnostic initial de sureté, EDD, RS et ETC

3.2 L'étude de danger

L'étude de danger

Pas de remise en cause de l'EDD

Difficultés de nature réglementaire :

1) Les **données entrantes** de l'EDD peuvent interférer avec d'autres entrants réglementaires, en particulier en ce qui concerne :

- **l'hydrologie** et les débits choisis
- les **études hydrauliques** et les zones inondables

Il en résulte une source de tensions entre gestionnaire, administration et élus

2) Il est demandé l'EDD de **l'ouvrage classé** plutôt que celle du **système cohérent de protection**, d'où la difficulté en cas de gestionnaires multiples ou d'ouvrages de classes différentes, ou même de types d'ouvrage différents : comment les prendre en compte?

L'étude de danger

3) Vu les délais de réalisation et de validation, l'EDD peut engendrer des ***retards importants*** dans la réalisation de travaux.

Difficultés Méthodologiques

- Problématique *maritime et estuarienne* : la transposition reste à faire
- Problématique *torrentielle* : ne justifie-t-elle pas des prescriptions particulières ?
- Problème des *études complémentaires* lorsque les données initiales ne sont pas suffisantes : comment les définir, comment les gérer en terme de marchés d'étude ?
- Problème de la *grille de probabilité* associée à l'évaluation du risque de rupture : est-elle pertinente, justifiée techniquement?

L'étude de danger

- * Multiplicité des méthodes, en fonction des BE, pour aboutir à des **scénarios de défaillance**: ces derniers ont souvent des justifications à géométrie variable... alors que l'engagement qui en résulte pour le gestionnaire est à géométrie fixe.
- * **L'étude accidentologique** est souvent bâclée : trop chronophage pour les BE.
- * Problème de la définition du **chapitre 9** (*mesures de réduction de la criticité*) : sur la forme, définitions techniques des mesures forcément bâclées (ce sont des études *en soi*, et donc sans commune mesure avec l'EDD), et sur le fond : le BE prend des engagements pour le gestionnaire, ce qui est absurde.

L'étude de danger

- Toujours sur le *chap 9* : les BE se focalisent trop sur le *structurel* (ouvrage) plutôt que sur l'*organisationnel* (gestion, surveillance)
- En conclusion, *un guide méthodologique*, qui soit autre chose qu'un commentaire des dispositifs réglementaires à l'usage des services de contrôle, s'imposerait!

L'étude de danger: les coûts...

- Evidemment, on a une grande variabilité des prix unitaires (au km) selon le linéaire total étudié, et selon les prestations complémentaires (topo, géotech, hydrologie...)
- Néanmoins, on peut dégager deux chiffres:
 - Pour les linéaires >5km : entre 4 k€ et 6k€ le km
 - Pour les linéaires plus petits : de 15 à 30 k€ le km
- Dans tous les cas, les montants restent élevés par rapport aux ressources des gestionnaires.

L'étude de danger / les propositions

Propositions :

*Remettre de l'ordre et de la chronologie dans les *données entrantes* :

Diagnostic complet (y compris ETC)

→ ***Appréciation niveau de sureté***

→ ***EDD***

- ***Chapitre 9*** : ne faire que des propositions *d'ordre fonctionnel* (structure, fonction, gestion, sécurité, porté à connaissance tant sur l'ouvrage que sur les phénomènes physiques le concernant) et non des *propositions techniques*

- ***Chapitre 9*** : ne doit pas constituer un engagement, car c'est un mélange des genres entre la responsabilité du gestionnaire et celle du BE. L'engagement du gestionnaire doit se faire à part.

- ***Périodicité*** : 10 ans pour classe A, 15 ans pour classe B et 20 ans pour classe C

L'étude de danger

- **Rédaction d'un guide méthodologique** pour les **gestionnaires et BE** (avec prise en compte de la spécificité maritime)
- Reprise et mise au point de plusieurs **grilles** (probabilité de risque de rupture, échelle de gravité)
- Réflexion au stade méthodologique et/ou réglementaire sur la **spécificité torrentielle**

3- diagnostic initial de sureté, EDD, Revue de Sûreté et Examen Technique Complet

3.4 L'examen technique complet (ETC)

L'examen technique complet (ETC)

- * Classe A : 4/10 concernés ont commencé
- * Classe B : 1/18 concernés ont commencé

Difficultés :

- * Contenu de l'ETC mal défini
- * Nécessité de prendre une AMO
- * Nature trop systématique des examens demandés, sans se poser la question de leur pertinence dans le contexte local
- * Confusion avec VTA
- * Positionnement de l'ETC par rapport au diagnostic de sûreté, à la revue de sûreté, à l'EDD

Propositions:

- Réintégrer l'ETC dans les investigations conduisant au diagnostic de sûreté
- Avoir une réflexion technique et méthodologique vis à vis des OT (Ouvrages Traversants)

3- diagnostic initial de sureté, EDD, RS et ETC

3.3 La revue de sureté

La revue de sureté

- * Classe A : 2/10 concernés ont commencé
- * Classe B : 0/18 concernés ont commencé

Difficultés :

- * Définition du contenu pas adapté aux digues
- * Pas pertinent de la faire en dehors de l'EDD (calage chronologique avec EDD)
- * Mise en œuvre des recommandations pas évidente
- * Devoir faire tout en même temps (EDD ,RS, ETC...)
- * Confusion entre ETC (investigations) et RS (cc vis-à-vis de la sureté)

La revue de sûreté

Propositions :

- Suppression de la RS telle qu'elle est définie et positionnée actuellement:
- Intégrer l'ETC au diagnostic de sûreté
- Evaluer la sûreté à l'issue du diagnostic
- Ne faire l'EDD que lorsque la sûreté a été évaluée
- Après l'EDD, réévaluer la sûreté lors de modifications substantielles ou d'améliorations ou de révision de l'EDD