

Le risque transport de matières dangereuses



SOMMAIRE

| | |
|---|----|
| 1. QU'EST-CE QUE LE RISQUE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES ? | 5 |
| 2. COMMENT SE MANIFESTE-T-IL ? | 6 |
| 3. LES CONSÉQUENCES SUR LES PERSONNES ET LES BIENS | 7 |
| 4. LE RISQUE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES EN GIRONDE | 8 |
| 4.1. Le transport routier | 8 |
| 4.2. Le transport ferroviaire | 8 |
| 4.3. Le transport par canalisation | 9 |
| 4.4. Le transport maritime en Gironde | 10 |
| 5. L'HISTORIQUE DU RISQUE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES | 11 |
| 5.1. Les accidents routiers | 11 |
| 5.2. Les accidents ferroviaires | 11 |
| 5.3. Les accidents maritimes | 11 |
| 6. LES ACTIONS PRÉVENTIVES | 12 |
| 6.1. La réglementation en vigueur | 12 |
| 6.2. La prévention | 13 |
| 6.3. Les règles de circulation | 13 |
| 6.4. Les études de danger ou de sécurité | 14 |
| 6.5. Les règlements des ports maritimes (RPM) et les règlements locaux | 14 |
| 6.6. Prescriptions sur les matériels | 14 |
| 6.7. L'identification et la signalétique relatives aux marchandises dangereuses | 15 |
| a. L'identification des matières dangereuses | 15 |
| b. L'exemple routier et ferroviaire : la signalisation orange et le placardage | 17 |
| c. La réglementation fluviale : l'apposition de cônes ou de feux bleus | 18 |
| 6.8. Les règles de circulation | 18 |
| 6.9. La formation des intervenants : | 18 |
| 6.10. Le retour d'expérience | 19 |
| 6.11. Le Plan d'Actions de Prévention des endommagements des réseaux | 19 |
| 7. LE CONTRÔLE | 20 |

| | |
|--|----|
| 8. L'ORGANISATION DES SECOURS DANS LE DÉPARTEMENT | 20 |
| 8.1. L'alerte | 20 |
| 8.2. L'organisation des secours | 21 |
| a. Au niveau départemental et au niveau communal ou au niveau individuel..... | 21 |
| b. Au niveau de l'exploitant..... | 21 |
| 9. LES CONSIGNES INDIVIDUELLES DE SÉCURITÉ | 22 |
| 10. LES COMMUNES CONCERNÉES PAR LE RISQUE TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES | 23 |
| 11. POUR EN SAVOIR PLUS | 23 |

1. QU'EST-CE QUE LE RISQUE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES ?

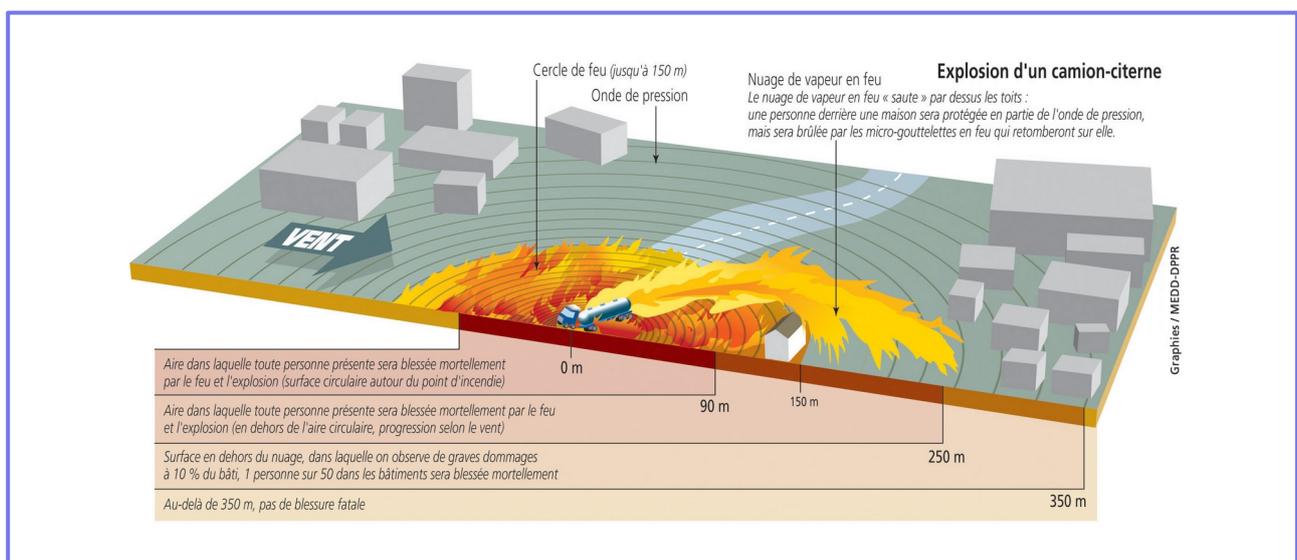
Le risque transport de marchandises dangereuses, ou risque TMD, est consécutif à un accident se produisant lors du transport de ces marchandises par voie routière, ferroviaire, maritime, fluviale ou de canalisation.

Il est à noter que le risque lié aux canalisations est un risque fixe (à rapprocher des risques liés aux installations classées) alors que celui lié aux transports modaux (routiers, ferroviaires, maritimes et fluviaux) est un risque mobile par nature et couvert par un régime réglementaire totalement différent.

Une matière dangereuse est une substance qui, par ses propriétés physiques ou chimiques, ou par la nature des réactions qu'elle est susceptible de mettre en œuvre, peut présenter un grave danger pour l'homme, les biens et l'environnement.

L'accident de TMD combine deux effets :

- 1 l'effet primaire, immédiatement ressenti (incendie, explosion, déversement) ;
- 2 les effets secondaires (propagation aérienne de vapeurs toxiques, pollution des eaux et des sols).



2. COMMENT SE MANIFESTE-T-IL ?

On peut observer trois types d'effets, qui peuvent être associés :

- **une explosion** peut être provoquée par un choc avec production d'étincelles (notamment pour les citernes de gaz inflammables), par l'échauffement d'une cuve de produit volatil ou comprimé, par le mélange de plusieurs produits ou par l'allumage inopiné d'artifices ou de munitions. L'explosion peut avoir des effets à la fois thermiques et mécaniques (effet de surpression dû à l'onde de choc). Ces effets sont ressentis à proximité du sinistre et jusque dans un rayon de plusieurs centaines de mètres ;
- **un incendie** peut être causé par l'échauffement anormal d'un organe du véhicule, un choc avec production d'étincelles, l'inflammation accidentelle d'une fuite sur une citerne ou un colis contenant des marchandises dangereuses une explosion au voisinage immédiat du véhicule, voire un sabotage. Compte-tenu du fait que 70% des matières dangereuses transportées sont des combustibles ou des carburants, ce type d'accident est le plus probable. Un incendie de produits inflammables solides, liquides ou gazeux engendre des effets thermiques (brûlures), qui peuvent être aggravés par des problèmes d'asphyxie et d'intoxication, liés à l'émission de fumées toxiques ;
- **un dégagement de nuage toxique** peut provenir d'une fuite de produit toxique (cuve, citerne) ou résulter d'une combustion (même d'un produit non toxique). En se propageant dans l'air, l'eau et/ou le sol, les matières dangereuses peuvent être toxiques par inhalation, par ingestion directe ou indirecte, par la consommation de produits contaminés, par contact. Selon la concentration des produits et la durée d'exposition, les symptômes varient d'une simple irritation de la peau ou d'une sensation de picotements de la gorge, à des atteintes graves (asphyxies, œdèmes pulmonaires). Ces effets peuvent être ressentis jusqu'à quelques kilomètres du lieu du sinistre.





3. LES CONSÉQUENCES SUR LES PERSONNES ET LES BIENS

Hormis dans les cas très rares, les conséquences d'un accident impliquant des marchandises dangereuses sont généralement limitées dans l'espace, du fait des faibles quantités transportées :

les conséquences humaines : il s'agit des personnes physiques directement ou indirectement exposées aux conséquences de l'accident. Elles peuvent se trouver dans un lieu public, à leur domicile ou sur leur lieu de travail. Le risque pour ces personnes peut aller de la blessure légère au décès.

les conséquences économiques : les conséquences d'un accident de TMD peuvent mettre à mal l'outil économique d'une zone. Les entreprises voisines du lieu de l'accident, les routes, les réseaux d'eau, téléphonique, électrique, les voies de chemin de fer, le patrimoine, etc. peuvent être détruits ou gravement endommagés. Ce type d'accident peut entraîner des coûts élevés, liés aux fermetures d'axes de circulation ou à leur remise en état.

les conséquences environnementales : un accident de TMD a en général des atteintes limitées sur les écosystèmes (la faune et la flore n'étant détruites que dans le périmètre de l'accident), hormis dans le cas où le milieu aquatique serait directement touché (par exemple en cas de déversement dans un cours d'eau). Les conséquences d'un accident peuvent également avoir un impact sanitaire (pollution des nappes phréatiques par exemple) et, par voie de conséquence, un effet sur l'homme. On parlera alors d'un « effet différé ».

Le risque de transport de matières dangereuses ne concerne pas que les produits hautement toxiques, explosifs ou polluants. Il concerne tous les produits dont nous avons régulièrement besoin comme les carburants, les gaz, les engrais solides ou liquides et qui, dans certaines situations, peuvent présenter des risques pour les populations ou l'environnement.

4. LE RISQUE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES EN GIRONDE

Compte tenu des modes de transport présents sur le territoire du département le risque TMD se situera sur les parcours empruntés que ce soit par voie routière, ferroviaire, fluviale ou maritime.

Concernant les routes, le risque d'accident impliquant un transport de matières dangereuses est particulièrement diffus et concerne non seulement l'ensemble des axes desservant les entreprises consommatrices de produits dangereux (industries classées, stations services, grandes surfaces de bricolage...) mais aussi les particuliers (livraisons de fioul domestique ou de gaz).

Les accidents de transport de matières dangereuse (TMD) peuvent donc se produire pratiquement n'importe où dans le département : **toutes les communes de Gironde sont concernées par ce risque.**

4.1. Le transport routier

Avec 6 400 km de routes départementales, dont 360 kilomètres de pistes cyclables et 2 000 ouvrages d'art, le Département de la Gironde détient l'un des plus vastes réseaux routiers départementaux de France.

Le transport de matières dangereuses dans le département est surtout localisé sur les axes principaux tels que l'A63, la RN10, l'A660 et la rocade de Bordeaux. Les matières liquides inflammables comptent pour $\frac{3}{4}$ des substances dangereuses transportées. La répartition entre les autres matières transportées est ensuite plus homogène.

4.2. Le transport ferroviaire

Le département est traversé par des voies ferrées (Paris-Bordeaux-Bayonne et Bordeaux-Toulouse), sur lesquelles transitent diverses matières dangereuses provenant des pôles industriels de la région, notamment de la Zone Industrielle d'Ambès, et du Port Autonome de Bordeaux.

Il compte également une gare de triage à **Hourcade**, située sur les communes de Villenave d'Ornon et de Bègles.



Les risques induits par son activité sont regroupés par familles :

- gaz toxiques : chlore, ammoniac, gaz assimilés à l'oxyde d'éthylène ;
- liquides toxiques assimilés à l'acrylonitrile ;
- gaz inflammables : GPL notamment ;
- liquides inflammables ;
- solides explosifs.

4.3. Le transport par canalisation

C'est un moyen de transport du gaz naturel, des produits pétroliers ou chimiques à destination de réseaux de distribution, d'autres ouvrages de transport, d'entreprises industrielles ou commerciales, de sites de stockage ou de chargement. Une canalisation de transport est constituée de tubes assemblés et d'installations annexes nécessaires à son fonctionnement (compresseurs, pompes, vannes, etc.).

Ce mode de transport est indispensable à l'approvisionnement énergétique de notre pays et à son développement économique. Il est reconnu comme le mode de transport le plus sûr et de moindre impact pour l'environnement. Il nécessite toutefois des précautions particulières en matière d'urbanisme afin de limiter l'exposition des riverains aux risques résiduels occasionnés par les canalisations.

Les canalisations de transport de matières dangereuses sont classées parmi les « réseaux sensibles pour la sécurité » au sens du code de l'environnement. Ce classement confère à leurs exploitants des obligations supplémentaires dans le cadre de la gestion des travaux de tiers à proximité de leurs ouvrages.

Le tracé des canalisations de transport de matières dangereuses enterrées est matérialisé en surface par des balises ou des bornes comportant le nom du transporteur et un numéro de téléphone accessible 24h/24 permettant de signaler sans délai toute anomalie constatée sur le tracé pouvant affecter les ouvrages.

Le département de la Gironde est traversé par plusieurs canalisations de transport de matières dangereuses exploitées par les sociétés dont la liste figure ci-dessous :

TEREGA (ex TIGF), GRT Gaz, CCMP, COBOGAL, DPA, SAIPOL-DIESTER, EPG, FORESA, ORION, SIMOREP, SPBA, VERMILLION.



4.4. Le transport maritime en Gironde

Le département est bordé par 126 km de côtes, exposés au risque d'accident lors du transport matières dangereuses par voie maritime. Dans le golfe de Gascogne, le transport maritime constitue une activité importante, en direction des différents ports européens dont les ports français de Bordeaux et du Verdon.

Il dispose d'une zone fluvio-maritime de 100 km d'estuaire comprise entre le Verdon et Bordeaux. Cette zone, fréquentée par les navires transporteurs de matières dangereuses, est soumise à différents phénomènes (marées, courants, chenaux) qui rendent la navigation difficile.

Les sites présentant un risque sont situés en zones portuaires : le Verdon ; Pauillac ; Blaye ; Ambès ; Bassens.

Situé sur le plus vaste estuaire d'Europe, Bordeaux Port Atlantique bénéficie d'une situation privilégiée, au cœur de la façade Atlantique.

Le port dispose de sept terminaux portuaires spécialisés et reliés aux cinq continents :

- 1 **Le Verdon** : l'avant-port pour les trafics conteneurs et les escales de croisières.
- 2 **Pauillac** : ce terminal en rive gauche, qui possède plusieurs installations affectées au trafic pétrolier, est également le point modal de la logistique Airbus.
- 3 **Blaye** : avec un trafic de près de 300 000 tonnes de marchandises par an, il est dédié à la réception de vracs liquides, mais aussi aux exportations céréalières.
- 4 **Ambès** : au confluent de la Dordogne et de la Garonne, ce terminal est équipé principalement pour le transit et le stockage des hydrocarbures et des produits chimiques. Près de 4 millions de tonnes (soit la moitié du trafic portuaire) transitent chaque année via les installations du terminal (essences, gas-oils, fuels domestiques, fuels-oils, pétroles bruts...) et font d'Ambès le pôle hydrocarbures le plus important du Grand Sud Ouest.
- 5 **Grattequina** : à proximité du centre de Bordeaux, ce terminal dédié aux colis lourds et granulats.
- 6 **Bassens** : situé en rive droite, le terminal de Bassens regroupe la plupart des trafics manutentionnés et constitue un pôle logistique majeur, autour d'une vaste zone industrialo-portuaire. Réparties sur plus de 3 km de quais, les activités du site sont variées : trafics de recyclage, céréales, graines oléagineuses, vracs industriels, produits forestiers, colis lourds...il centralise plus d'un tiers du trafic portuaire (plus de 3,2 millions de tonnes par an), il dispose également d'un réseau ferré portuaire.
- 7 **Bordeaux** : le terminal de Bordeaux centre, le « port de la Lune » est désormais dédié aux escales de croisière. Bordeaux est une des rares escales européennes permettant aux paquebots jusqu'à 255 m d'accoster dans l'hyper-centre historique, au cœur du patrimoine mondial de l'Unesco. Deux autres sites complémentaires permettent l'accueil des navires de croisières : Bassens et Le Verdon.



5. L'HISTORIQUE DU RISQUE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

5.1. Les accidents routiers

08/03/2018 : Déversement de 1,5 tonnes d'huile (produit toxique pour les organismes aquatiques) suite à un renversement de camion Agribenne à Ambès.

23/01/2017 : Fuite sur un conteneur de mercaptan vide à Bassens.

03/04/2016 : Explosion citernes de GPL à Bassens.

5.2. Les accidents ferroviaires

23/05/2002 : déraillement d'un wagon de butane au niveau d'un passage à niveau à Bassens avant de heurter un autre wagon du convoi – aucune fuite.

16/07/2014 : déraillement de deux wagons de gazole appartenant à un convoi ferroviaire quittant un dépôt pétrolier à Bassens – les citernes restent intactes – aucune fuite.

07/11/2017 : fuite détectée sur un wagon de butadiène en gare de triage – wagon isolé – aucune conséquence humaine ou environnementale.

(informations issues de la base ARIA).

5.3. Les accidents maritimes

En mars 1991, le navire « *Heidberg* » est entré en collision dans le port de Pauillac avec un appontement entraînant la rupture d'une canalisation de gaz suivie d'un incendie.

En 2002, le naufrage du navire « *Prestige* » près des côtes de Galice, au nord-ouest de l'Espagne, entraînant une importante marée noire sur la Côte Aquitaine ayant des impacts environnementaux



et économiques importants. Les plages de Lacanau, du Porge et du Cap-Ferret ont été les plus touchées.

Mars 2019, après un incendie à bord , le « Grande America » a coulé à 333 km à l'ouest de La Rochelle avec des matières dangereuses et 2.200 tonnes de fioul lourd dans ses soutes. Il transportait également 2.210 véhicules.

Pour plus d'information :

<https://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/accidentologie/transports-tmd-railrouteeau-canalisation-de-transport/>

6. LES ACTIONS PRÉVENTIVES

6.1. La réglementation en vigueur

Afin de permettre la circulation des marchandises dangereuses entre les pays, différents règlements internationaux sont définis :

- transport ferroviaire : le règlement RID ;
- transport routier : l'accord européen ADR ; accord européen pour le transport international de marchandises dangereuses par route ;
- transport fluvial : l'accord européen ADN ;
- transport maritime : les codes et recueils maritimes pour le TMD en colis et en vrac (code IMDG) ;
- transport aérien : les instructions techniques (IT) pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

En France, les conditions d'application des règlements ADR, RID et ADN sont précisées dans l'arrêté ministériel du 29 mai 2009 (dit « arrêté TMD »).

Le transport par canalisation fait l'objet de différentes réglementations qui permettent notamment d'intégrer les zones de passage des canalisations dans les documents d'urbanisme des communes

traversées (afin de limiter les risques en cas de travaux). Ces documents sont consultables en mairie.

La réglementation prévoit :

- la surveillance et l'alerte de la population ;
- une réglementation appropriée de la circulation ;
- la maîtrise de l'urbanisation au voisinage des canalisations ;
- la sécurité des travaux effectués à proximités des réseaux.

6.2. La prévention

Une signalisation spécifique s'applique à tous les moyens de transport : camion, wagon SNCF, container. En fonction des quantités transportées, le véhicule doit être signalé soit par des plaques oranges réfléchissantes placées à l'avant et à l'arrière ou sur les côtés du moyen de transport considéré, soit par une **plaque orange réfléchissante** indiquant le **code matière et le code danger**. Cela permet de connaître rapidement les principaux dangers présentés par la matière transportée. Si la quantité transportée est telle que le transporteur doit faire apparaître sur son véhicule le code matière et le code danger de la marchandise transportée, il doit alors apposer également les pictogrammes des principaux dangers.

Exemple de plaque orange :

En haut, le code danger (33 signifie « très inflammable » et 6 « toxique »).

En bas, le code matière (ou n° ONU).



Exemple d'étiquette annonçant le type de danger :

(ici : danger de feu -matière liquide inflammable).



6.3. Les règles de circulation

Certaines restrictions de vitesse et d'utilisation du réseau routier sont mises en place.

En effet, les tunnels ou les centres-villes sont souvent interdits à la circulation des camions transportant des matières dangereuses. De même, lors des grands départs en vacances, la circulation de tous les véhicules non légers est interdite.



Véhicules transportant des produits explosifs ou facilement inflammables



Véhicules transportant des produits de nature à polluer les eaux



Véhicules transportant des matières dangereuses

6.4. Les études de danger ou de sécurité

La législation impose au gestionnaire des infrastructures de transport les plus importantes (ports fluviaux et maritimes, gares de triage de wagons, aires de stationnement de citernes routières notamment) la réalisation d'une étude de dangers lorsque le stationnement, le chargement ou le déchargement de véhicules contenant des marchandises dangereuses, ou l'exploitation d'un ouvrage d'infrastructure de transport, peuvent présenter de graves dangers. Ces études peuvent aboutir à l'édition de prescriptions techniques d'exploitation par arrêté préfectoral et à la limitation de l'occupation des zones exposées au risque, via la définition de dispositions de maîtrise de l'urbanisme, compte-tenu des quantités de marchandises dangereuses présentes sur un site au même instant.

6.5. Les règlements des ports maritimes (RPM) et les règlements locaux

Dans les zones portuaires, le règlement des ports maritimes (RPM) définit les conditions de manutention des marchandises dangereuses. Ce règlement national fixé par l'arrêté ministériel du 18 juillet 2000, est adapté localement par un arrêté préfectoral qui fixe les conditions adaptées à chaque port en fonction des trafics et de la nature des marchandises dangereuses présentes.

6.6. Prescriptions sur les matériels

Afin d'éviter la survenue d'accidents impliquant des marchandises dangereuses, les réglementations modales imposent des prescriptions relatives :

- à la formation des personnels. Ces derniers suivent une formation relative aux risques présentés par les marchandises transportées ;
- à la documentation obligatoire devant être présente à bord du véhicule du wagon ou du bateau. Il s'agit entre autre du document de transport identifiant : la ou les marchandise(s) transportée(s), les expéditeurs et destinataires ainsi que les quantités transportées ;
- à l'équipement obligatoire à bord des véhicules ou des bateaux (dispositifs d'extinction d'incendie, signaux d'avertissement...);
- aux prescriptions techniques de construction des véhicules, citernes des wagons-citernes ou bateaux destinés au transport ;
- aux modalités de contrôle et d'inspection des véhicules, wagons ou bateaux ;
- aux modalités d'emballage des marchandises dangereuses en colis ;



- aux modalités de chargement et de déchargement des marchandises dangereuses remises aux transporteurs ;
- aux restrictions de stationnement et de circulation des véhicules, wagons ou bateaux transportant des marchandises dangereuses.

6.7. L'identification et la signalétique relatives aux marchandises dangereuses

a. L'identification des matières dangereuses

Les réglementations définissent 13 classes de marchandises dangereuses selon les propriétés des matières ou objets remis au transport.

| | |
|-------------------|--|
| Classe 1 | Matières et objets explosibles |
| Classe 2 | Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression |
| Classe 3 | Matières liquides inflammables |
| Classe 4.1 | Matières solides inflammables |
| Classe 4.2 | Matières sujettes à l'inflammation spontanée |
| Classe 4.3 | Matières qui au contact de l'eau dégagent des gaz inflammables |
| Classe 5.1 | Matières comburantes |
| Classe 5.2 | Peroxydes organiques |
| Classe 6.1 | Matières toxiques |
| Classe 6.2 | Matières infectieuses |
| Classe 7 | Matières radioactives |
| Classe 8 | Matières corrosives |
| Classe 9 | Matières et objets dangereux divers |



Modèles d'étiquettes :

| | | | | |
|---------------------------------------|---|---------------------|-------------------------|------------------------------|
| <p>Matières et objets explosibles</p> | <p>Gaz non-inflammables et non toxiques</p> | <p>Gaz toxiques</p> | <p>Gaz inflammables</p> | <p>Liquides inflammables</p> |
|---------------------------------------|---|---------------------|-------------------------|------------------------------|

| | | | | |
|-----------------------------|---|---|-----------------------------|-----------------------------|
| <p>Solides inflammables</p> | <p>Matières spontanément inflammables</p> | <p>Matières qui au contact de l'eau dégagent des gaz inflammables</p> | <p>Matières comburantes</p> | <p>Peroxydes organiques</p> |
|-----------------------------|---|---|-----------------------------|-----------------------------|

| | | | |
|--------------------------|------------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| <p>Matières toxiques</p> | <p>Matières infectieuses</p> | <p>Matières radioactive</p> | <p>Matières corrosives</p> |
|--------------------------|------------------------------|-----------------------------|----------------------------|

| | | |
|--|---|--|
| <p>Matières et objets dangereux divers</p> | <p>Marque « matière dangereuse pour l'environnement »</p> | <p>Marque pour les matières transportées à chaud</p> |
|--|---|--|



b. L'exemple routier et ferroviaire : la signalisation orange et le placardage

Les véhicules routiers transportant des marchandises dangereuses sont identifiés à l'aide de panneaux de signalisation de couleur orange disposés l'un à l'avant et l'autre à l'arrière d'une unité de transport.

Dans le cas de transports en citernes ou en vrac (bennes), par voie routière ou ferroviaire, ces panneaux contiennent les informations suivantes :

En partie supérieure, le numéro d'identification du danger :

Ce code numérique composé de deux ou trois chiffres identifie les dangers présentés par la matière. L'identification des dangers se fait comme suit :

- 2 Émanation de gaz résultant d'une pression ou d'une réaction chimique.
- 3 Inflammabilité de matières liquides (vapeurs) et gaz ou matières liquides auto-échauffantes.
- 4 Inflammabilité de matières solides ou matières solides auto-échauffantes.
- 5 Comburant (favorise l'incendie).
- 6 Toxicité ou danger d'infection.
- 7 Radioactivité.
- 8 Corrosivité.
- 9 Danger de réaction violente spontanée ou risque pour l'environnement ou matière transportée à chaud selon l'emplacement du chiffre.

Le doublement d'un chiffre indique une intensification du danger afférent.

Lorsque le danger présenté par une matière peut être indiqué suffisamment par un seul chiffre, ce chiffre est complété par « 0 ».

Exemples :

Le numéro d'identification du danger « **30** » correspond aux matières liquides inflammables.

Le numéro d'identification du danger « **33** » correspond aux matières liquides très inflammables.

Le numéro d'identification du danger « **333** » correspond aux matières liquides pyrophoriques

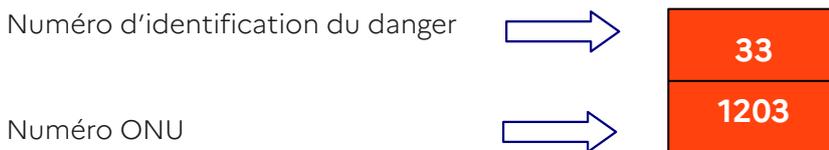


En partie inférieure, le numéro ONU :

Ces quatre chiffres constituent le numéro d'identification international de la matière.

Exemple :

Le numéro « **ONU** » 1203 correspond à l'essence



Parallèlement à cette signalisation orange, les véhicules-citernes, les wagons-citernes, les véhicules ou wagons destinés au transport en vrac, ainsi que les colis contenant des marchandises dangereuses doivent porter des plaques-étiquettes indiquant les risques présentés par la matière (les modèles d'étiquettes sont présentés plus loin).

c. La réglementation fluviale : l'apposition de cônes ou de feux bleus

Les bateaux transportant certaines marchandises dangereuses doivent disposer des cônes ou des feux bleus (au nombre de un, deux ou trois) à leur bord, permettant de signaler le danger représenté par les marchandises transportées.

6.8. Les règles de circulation

Certaines restrictions de vitesse et d'utilisation du réseau routier sont mises en place. En effet certains tunnels ou centres-villes sont parfois interdits à la circulation des camions transportant des matières dangereuses. De même, certains transports routiers sont interdits les week-ends et lors de grands départs ou retours de vacances (période des congés d'hiver et week-end de grands départs en été).

6.9. La formation des intervenants :

Le facteur humain étant l'une des principales causes d'accident, les conducteurs de véhicules et les « experts » obligatoires à bord des bateaux transportant des marchandises ou des matières dangereuses font l'objet de formations spécifiques agréées (connaissance des produits et des consignes de sécurité à appliquer, conduite à tenir lors des opérations de manutention) et d'une mise à niveau tous les cinq ans. Les autres personnes intervenant dans le transport doivent aussi



recevoir une formation (mais sans agrément ni description précise de cette formation, qui est ajustée aux activités des entreprises et aux fonctions exercées par les personnels).

De plus, toute entreprise qui charge, décharge, emballe ou transporte des marchandises ou des matières dangereuses, doit disposer d'un « conseiller à la sécurité », ayant passé un examen spécifique sanctionné par l'obtention d'un certificat.

6.10. Le retour d'expérience

Suite à l'accident du 03/04/2016 sus-visé, l'arrêté ministériel du 29 mai 2009 (dit arrêté TMD) a été modifié par l'arrêté du 21 septembre 2017 afin de renforcer la sécurité/sûreté des parcs de stationnement des véhicules de Transport de Matières Dangereuses.

6.11. Le Plan d'Actions de Prévention des endommagements des réseaux

Ce plan vise à mieux prévenir les endommagements provoqués par des travaux à proximité. Les principales mesures de ce plan sont :

- la création d'un téléservice « reseaux-et-canalizations.ineris.fr » pour fournir l'identification des exploitants de réseaux présents à proximité du chantier (article 219 de la loi 2010-788 du 12 juillet 2010 et décret 2010-1600 du 20 décembre 2010) ;
- l'amélioration de la cartographie des réseaux ;
- l'encadrement des techniques de travaux à proximité des réseaux ;
- la formation et l'information des différents acteurs ;
- la mise en place d'un observatoire national pour favoriser le retour d'expériences sur les endommagements de réseaux.

Pour plus d'informations : <http://www.reseaux-et-canalizations.ineris.fr>

7. LE CONTRÔLE

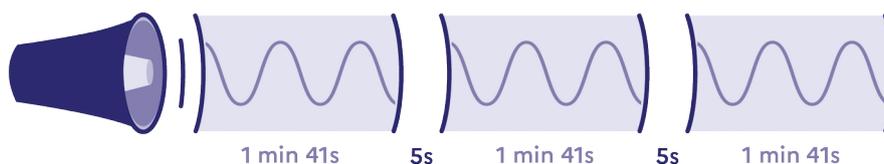
Un contrôle régulier des différents moyens de transport des marchandises dangereuses est effectué, les forces de l'ordre et les services de l'État (DREAL) à l'occasion d'opérations réalisées soit sur les axes de circulation, soit au sein des entreprises.

Plus particulièrement, le « plan maîtrise de vieillissement » prévoit pour les canalisations de transports notamment des ré-inspections plus régulières des canalisations de produits dangereux de plus de 30 ans, une base de données de retour d'expérience (citée plus haut), un guide des bonnes pratiques pour les canalisations, l'acquisition par les transporteurs de méthodes plus performantes d'inspection et de maintenance des canalisations...

8. L'ORGANISATION DES SECOURS DANS LE DÉPARTEMENT

8.1. L'alerte

En cas d'accident, l'alerte sera donnée par des ensembles mobiles d'alerte (services de secours dépêchés sur place) et éventuellement les médias locaux.





8.2. L'organisation des secours

a. Au niveau départemental et au niveau communal ou au niveau individuel

Cf chapitre 1

b. Au niveau de l'exploitant

Les canalisations de transport font l'objet de plans de surveillance et d'intervention (PSI), établi par le transporteur, en vue de réduire les probabilités d'agressions externes involontaires et de réagir efficacement en cas d'accident.

Le PSI traite principalement de l'intervention directement liée à un incident sur la canalisation de transport et ses installations annexes. Il précise notamment les relations avec les autorités chargées des secours et son articulation avec le dispositif ORSEC. Il est établi, dans la mesure du possible, en concertation avec le service interministériel de défense et de protection civile (SIDPC -Préfecture) et le service départemental d'incendie et de secours (SDIS) et est transmis aux services chargés du contrôle conformément aux exigences réglementaires.

Dans les gares de triage, la SNCF met en place des plans marchandises dangereuses (PMD) afin de mieux faire face à un éventuel accident.



9. LES CONSIGNES INDIVIDUELLES DE SÉCURITÉ

1

Se mettre à l'abri

2

Écouter la radio France Bleu Gironde **100.1 FM**

3

Respecter les consignes

En plus des consignes générales, valables pour tous les risques, les consignes spécifiques en cas d'accident de transport de marchandises dangereuses sont les suivantes :

| AVANT | PENDANT | APRÈS |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Savoir identifier un convoi de marchandises dangereuses : les panneaux et les pictogrammes apposés sur les unités de transport permettent d'identifier le ou les risques générés par la ou les marchandises transportées | <p>Si vous êtes témoin d'un accident TMD :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Protéger : S'éloigner de la zone de l'accident et faire éloigner les personnes à proximité. Ne pas tenter d'intervenir soit même. ■ Donner l'alerte aux sapeurs-pompiers (18 ou 112), à la police ou la gendarmerie (17 ou 112) et, s'il s'agit d'une canalisation de transport, à l'exploitant dont le numéro d'appel 24h/24 figure sur les balises. <p>En cas de fuite de produit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ne pas toucher ou entrer en contact avec le produit (en cas de contact : se laver et si possible se changer). ■ Quitter la zone de l'accident : s'éloigner si possible perpendiculairement à la direction du vent pour éviter un possible nuage toxique. ■ Rejoindre le bâtiment le plus proche et se confiner (les mesures à appliquer sont les mêmes que les consignes générales). ■ Dans tous les cas, se conformer aux consignes de sécurité diffusées par les services de secours. | <ul style="list-style-type: none"> ■ Si vous vous êtes mis à l'abri, aérer le local à la fin de l'alerte diffusée par la radio. |



Dans le message d'alerte, préciser si possible :

- le lieu exact (commune, nom de la voie, point kilométrique, etc.) ;
- le moyen de transport (poids-lourd, canalisation, train, etc.) ;
- la présence ou non de victimes ;
- la nature du sinistre : feu, explosion, fuite, déversement, écoulement, etc ;
- le cas échéant, le numéro du produit, le code danger et les étiquettes visibles.

10. LES COMMUNES CONCERNÉES PAR LE RISQUE TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES

Toutes les communes de Gironde sont concernées par le risque de transport de matières dangereuses.

11. POUR EN SAVOIR PLUS

Pour en savoir plus sur le risque de transport de matières dangereuses, consultez le site de la Préfecture et/ou de la DREAL ainsi que géorisques :

- <http://www.georisques.gouv.fr>
- <https://www.aria.developpement-durables.gouv.fr/>
- <http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr>
- <http://www.reseaux-et-canalisation.ineris.fr>