

## Les réflexes qui sauvent :



Enfermez-vous dans un bâtiment



Fermez les portes et les fenêtres et éloignez-vous en



Ecoutez la radio pour connaître les consignes à suivre



N'allez pas chercher vos enfants à l'école : l'école s'occupe d'eux



Ne fumez pas, ne provoquez ni flamme, ni étincelle



Ne téléphonez pas, (sauf urgence) libérez les lignes pour les secours

## E - Pour en savoir plus

Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire :

<http://www.prim.net>

Institut des Risques Majeurs en Rhône-Alpes :

<http://www.irma-grenoble.com>

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) :

<http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr>

Bureau d'Analyses des Risques et Pollutions Industrielles (BARPI), base de données d'Analyses Recherche et Information sur les Accidents (ARIA) :

<http://www.aria.ecologie.gouv.fr>

## II. LE RISQUE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES DANS LE DEPARTEMENT

### A - Le risque transport de matières dangereuses dans le département

Compte tenu de la diversité des produits transportés et des destinations, un accident de TMD peut survenir pratiquement n'importe où dans le département. En Haute-Savoie, les matières dangereuses peuvent être acheminées par voies routière, ferroviaire ou par canalisation.

#### X TMD par voie routière :

Bien que notre département n'accueille pas de pôle pétrochimique, le risque lié au transport routier de matières dangereuses le concerne (circulation de transit et desserte locale).

Les principaux produits transportés sont les produits pétroliers et les produits chimiques.

Les conséquences d'un accident de TMD sont fonction de la quantité de produits transportés mais surtout du risque qu'il représente pour les personnes ou l'environnement.



### X TMD par voie ferroviaire :

D'après les renseignements fournis par la SNCF, le TMD est quasi inexistant par voies ferrées dans le département.

### X TMD par canalisation :

Le département de la Haute-Savoie est traversé par le pipe-line Méditerranée-Rhône (transport d'hydrocarbures) et la canalisation de transport de gaz naturel (80 communes sont concernées dont 8 par le passage des deux ouvrages).

Les canalisations de transport de gaz naturel comme les pipelines d'hydrocarbures peuvent présenter des dangers pour le voisinage, le scénario le plus redoutable étant une agression externe (travaux publics, actes de malveillance...). C'est ainsi que la rupture franche d'une telle conduite, lorsqu'elle est suivie d'une inflammation, peut provoquer des brûlures graves jusqu'à plusieurs dizaines de mètres. Un tel événement est peu probable. Ces canalisations se situent en général en zone peu habitée.

La présence de canalisations est signalée par des bornes et balises.

## B - L'historique du risque TMD dans le département

09/08/2001 PRINGY

Une citerne se renverse sur l'autoroute à la suite d'un accident de la circulation. Le conducteur est grièvement blessé. La citerne contenant de l'azote liquide présente des fuites. L'autoroute est alors coupée dans le sens nord-sud. Une société spécialisée se rend sur place à la demande des secours pour évaluer les risques sur la citerne. Une Cellule Mobile d'Intervention Chimique procède aux premières mesures. La circulation, toujours fortement perturbée, peut reprendre (1 file/sens). Les conclusions des spécialistes indiquent que la citerne ne présente pas de risque. Une entreprise de levage est appelée pour relever la citerne et procéder à son déchargement.

15/10/2004 MAGLAND

Une fuite de gaz se produit dans une chambre à vanne sur un gazoduc dans une zone industrielle. Deux agents des services du gaz et un riverain sont blessés. Les services du gaz coupent l'alimentation dans la conduite impliquée, privant 168 foyers de gaz dans la commune. Un périmètre de sécurité de 300 m est mis en place, une centaine d'employés de la zone industrielle est évacuée et rassemblée dans les vestiaires du stade. L'autoroute A 40, la RN 205 et la voie ferrée, à proximité, sont coupées à la circulation. 93 personnes sont en chômage technique temporaire.

04/02/2007 CLUSES

Une importante fuite de gaz se produit sur un coffret GDF à proximité des voies SNCF. Un périmètre de sécurité est établi, le public et le personnel de la gare sont évacués, ainsi qu'un hôtel et un bâtiment d'habitation. La conduite est barrée par GDF, les secours effectuent reconnaissances et relevés d'explosimétrie. Une fois tous les contrôles terminés, toutes les personnes évacuées peuvent rejoindre leurs appartements.

source : base de données ARIA du MEEDDAT

## C - Les actions préventives

### C.1 - La réglementation en vigueur

Afin d'éviter la survenue d'accident lors du transport de marchandises dangereuses, plusieurs législations ont été mises en place :

#### X En ce qui concerne le transport par route, chemin de fer ou voie d'eau :

- le transport routier est régi par l'accord européen relatif au transport international des marchandises

dangereuses par la route (ADR), transcrit par l'arrêté français du 1er juin 2001 modifié.

- le transport ferroviaire est régi de la même façon par le règlement international RID, transcrit et complété par l'arrêté français du 5 juin 2001 modifié.

- les transports fluviaux nationaux et internationaux sont régis par l'accord européen ADNR, transcrit et complété par l'arrêté français du 5 décembre 2002 modifié.

Ces trois réglementations, très semblables, comportent des dispositions sur les matériels, sur la formation des intervenants, sur la signalisation et la documentation à bord et sur les règles de circulation (voir plus loin).

**X le transport par canalisation:**

Il fait l'objet de différentes réglementations qui fixent les règles de conception, de construction, d'exploitation et de surveillance des ouvrages et qui permettent 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.

**C.2 - L'étude de dangers ou de sécurité**

La législation impose à l'exploitant une étude de dangers (ou étude de sécurité pour les canalisations de transport) lorsque le stationnement, le chargement ou le déchargement de véhicules contenant des matières dangereuses, l'exploitation d'un ouvrage d'infrastructure de transport peuvent présenter de graves dangers.

**C.3 - Prescription sur les matériels**

Des prescriptions techniques sont imposées pour la construction des véhicules, des wagons et des bateaux et pour la construction des emballages (citernes, grands récipients pour vrac, petits emballages, etc ...), avec des obligations de contrôles initiaux et périodiques des unités de transport et de certains gros emballages (citernes, grands récipients pour vrac etc ...).

**Le code danger :**

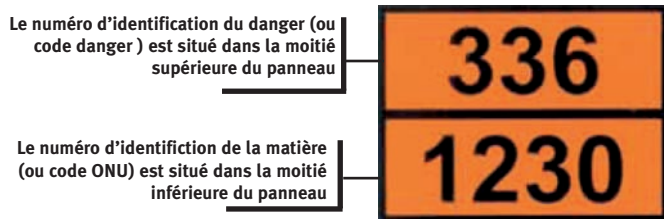
Il indique les dangers présentés par la matière. Le premier chiffre indique le danger principal, le deuxième et le troisième indiquent un ou des dangers secondaires (voir tableau ci-dessous). S'il n'y a pas de danger secondaire, le deuxième chiffre est un zéro. Ainsi 36 se lira « inflammable, toxique ». Le redoublement d'un chiffre indique une intensification du danger. Ainsi 33 se lira « très inflammable ».

	1er chiffre Danger principal	2ème et 3ème chiffre Dangers subsidiaires
0		Absence de danger secondaire
1	Matière explosive	
2	Gaz comprimé (butane...)	Risque d'émanation de gaz
3	Liquide inflammable (essence...)	Inflammable
4	Solide inflammable (charbon...)	
5	Matière comburante ou peroxyde (engrais...)	Comburant
6	Matière toxique (chloroforme...)	Toxique
7	Matière radioactive (uranium...)	
8	Matière corrosive (acide...)	Corrosif
9	Danger de réaction violente ou spontanée (piles...)	Danger de réaction violente ou spontanée
X	Danger de réaction violente au contact de l'eau	

**C.4 - La signalisation, la documentation à bord et le balisage**

Il doit y avoir à bord du train, du camion ou du bateau des documents décrivant la cargaison, ainsi que les risques générés par les matières transportées (consignes de sécurité). En outre, les transports sont signalés, à l'extérieur, par des panneaux rectangulaires oranges (avec le numéro de la matière chimique transportée) et des plaques-étiquettes losanges avec différentes couleurs et différents logos indiquant s'il s'agit de matières explosives, gazeuses, inflammables, toxiques, infectieuses, radioactives, corrosives, etc ... A ces signalisations s'ajoutent parfois des cônes ou des feux bleus pour les bateaux.

**X Une plaque orange réfléchissante**, rectangulaire (40x30 cm) placée à l'avant et à l'arrière ou sur les côtés de l'unité de transport. Cette plaque indique en haut le code danger (permettant d'identifier le danger), et en bas le code matière (permettant d'identifier la matière transportée).

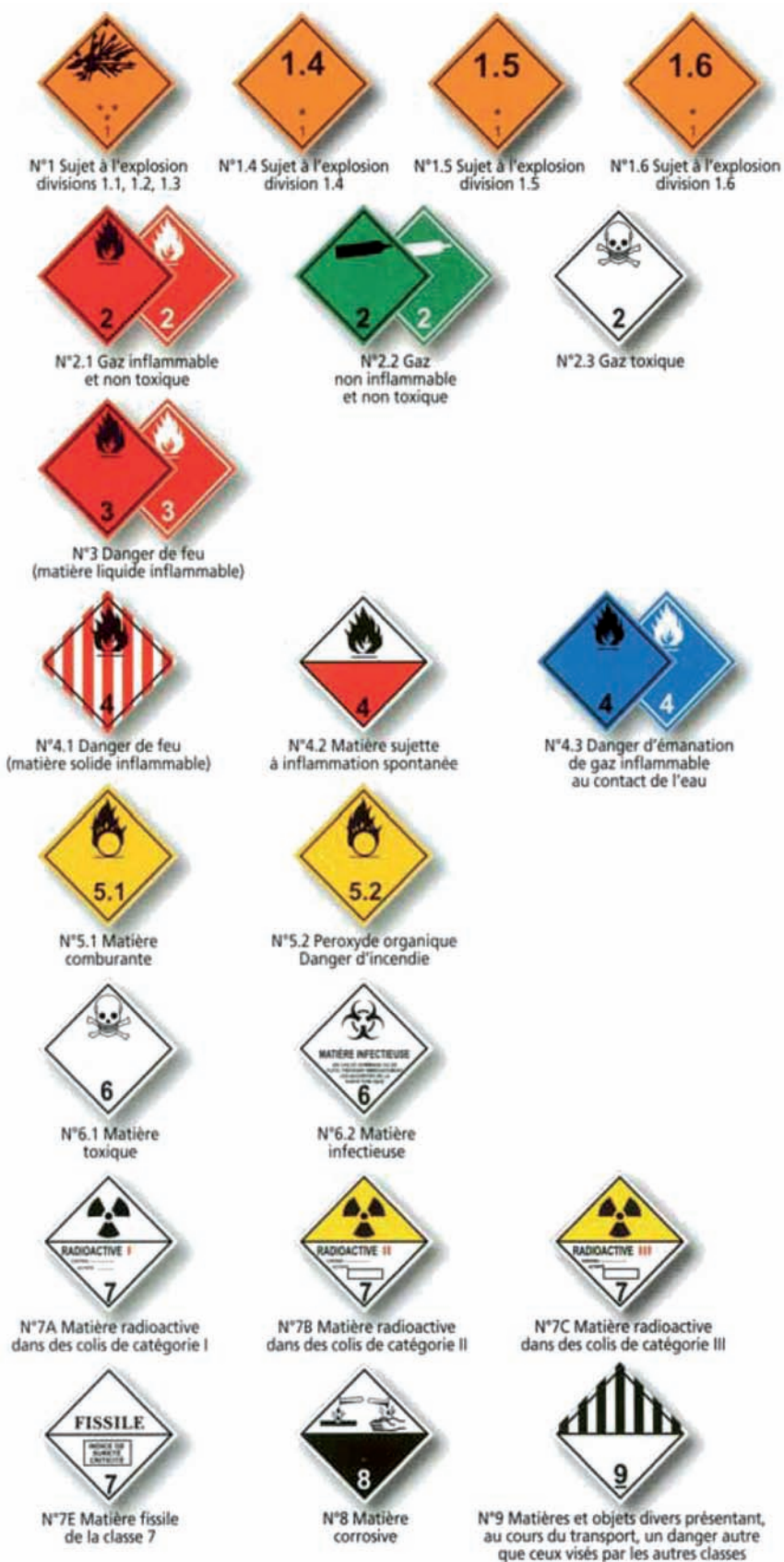




## Le code matière :

Il s'agit du numéro d'identification de la matière, conformément à une nomenclature de l'ONU qui comprend plusieurs milliers de produits. Ainsi le code 2031 correspond à l'acide nitrique et le code 1017 au chlore.

**X Une plaque étiquette de danger** en forme de losange annonçant, sous forme de pictogramme, le type de danger prépondérant de la matière transportée. Ces losanges sont fixés de chaque côté et à l'arrière du véhicule. Cette opération s'appelle le placardage.



**Pour les canalisations de transport, un balisage au sol** est mis en place. Le balisage des canalisations de transport souterrain est posé à intervalles réguliers ainsi que de part et d'autre des éléments spécifiques traversés : routes, autoroutes, voies ferrées, cours d'eau, plans d'eau. Il permet de matérialiser la présence de la canalisation. Il permet également, par les informations portées sur chaque balise, d'alerter l'exploitant de la canalisation en cas de constat d'accident ou de toute situation anormale.



*Signalisation de la présence de canalisations (gazoducs et oléoducs)*

## C.5 - Les règles de circulation

Le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département pour les routes à grande circulation. Le maire peut également prendre des arrêtés interdisant le passage de poids-lourds transportant des matières dangereuses sur sa commune, dans un objectif de sécurité publique (article L.2213-4 du CGCT).

Les véhicules transportant des matières dangereuses sont interdits sur l'ensemble des routes, les samedis et jours fériés à partir de 12h. Ils sont autorisés à reprendre la route à 24h les dimanches et les jours fériés. Cependant des dérogations peuvent être prises par les préfets de département, pour l'approvisionnement des stations-services et unités de production. Une dérogation générale peut se mettre en place pour la livraison de gaz liquéfiés à usage domestique et d'hydrocarbures, les samedis et les veilles de jours fériés, de 12h à 20h.

La circulation et le stationnement des véhicules transportant des matières dangereuses font l'objet de règles plus sévères que celles applicables aux poids lourds « classiques ». Certains ouvrages, en particulier les tunnels, peuvent être interdits à la circulation des TMD ou soumis à des conditions particulières de circulation.

## C.6 - 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

*Sur certains axes, la circulation de matières dangereuses est totalement interdite et signalée par les trois panneaux suivants :*



Véhicules transportant des produits explosifs ou facilement inflammables.



Véhicules transportant des produits de nature à polluer les eaux.



Véhicules transportant des matières dangereuses



recevoir une formation (mais pas d'agrément ni de description précise de cette formation). 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.

## C.7 - La prise en compte dans l'aménagement

Pour prévenir tout accident lié à des travaux de terrassement, les plans de canalisations souterraines sont pris en compte par les communes traversées au travers d'un plan de zonage déposé et consultable en mairie et d'une inscription au document d'urbanisme de la commune.

La réglementation impose, outre les règles de balisage déjà citées, des contraintes d'occupation des sols de part et d'autre de l'implantation de la canalisation :

- Bande de servitudes fortes (jusqu'à 5 mètres de largeur) maintenue débroussaillée et inconstructible, zones de servitudes faibles (jusqu'à 20 mètres de largeur) maintenue en permanence accessible pour interventions ou travaux. Au terme d'une étude de sécurité que doit faire l'exploitant, le préfet peut porter à la connaissance de la commune concernée les informations nécessaires en vue de fixer des restrictions à l'urbanisation et/ou à la densification de la population autour de la canalisation, dans une zone pouvant atteindre plusieurs centaines de mètres selon le produit transporté et les caractéristiques de la canalisation.
- D'autre part, les exploitants de canalisations doivent obligatoirement être consultés avant le début de travaux dans une zone définie autour de la canalisation. Préalablement à toute intervention, une déclaration d'intention de commencement des travaux (DICT) leur est adressée.

## C.8 - Le contrôle

Un contrôle régulier des différents moyens de transport des marchandises dangereuses est effectué par les industriels, les forces de l'ordre et les services de l'Etat.

# D - L'organisation des secours

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.

Le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) est équipé pour contrer le risque chimique (pollution et nuage toxique), de trois Unités Mobiles d'Intervention Chimique (UMIC) postées sur Annecy, Annemasse et Cluses ainsi que d'une Unité Mobile d'Intervention Dépollution (UMID) à Thonon. Les UMIC et UMID ont les moyens matériels nécessaires pour prévenir ou limiter la pollution lors d'accident de transport de matières dangereuses (matériel d'obturation, de détection, de colmatage, de balisage, écrémeuse, pompe et réservoir pour récupérer les polluants, absorbants). De plus le SDIS a fait l'acquisition d'une Cellule Mobile d'Intervention Chimique (CMIC) composée d'un véhicule équipé de matériel d'intervention et d'une station météo reliée à un ordinateur qui prend en compte les facteurs extérieurs et permet par exemple, de calculer la trajectoire d'un nuage toxique.

Le SDIS dispose également d'un Groupe Risques Technologiques (GRT) susceptible d'intervenir dans le cadre de missions comportant un risque chimique, biologique et/ou radiologique. Des véhicules spécialisés sont actuellement positionnés au niveau des centres de secours d'Epagny, Annemasse, Cluses et Thonon.

### X Au niveau départemental

En cas de catastrophe d'ampleur ou dépassant le cadre communal, le préfet met en oeuvre les dispositions générales ORSEC et le PSS TMD, lesquels fixent l'organisation de la direction des secours et permet la mobilisation des moyens publics et privés nécessaires à l'intervention. Ils prévoient notamment l'organisation des transports, de la circulation, de l'accueil, de la protection des sinistrés, ainsi que la surveillance contre le pillage.

En cas de nécessité, il peut faire appel à des moyens zonaux (zone de défense Sud-Est) ou nationaux.

### X Au niveau communal

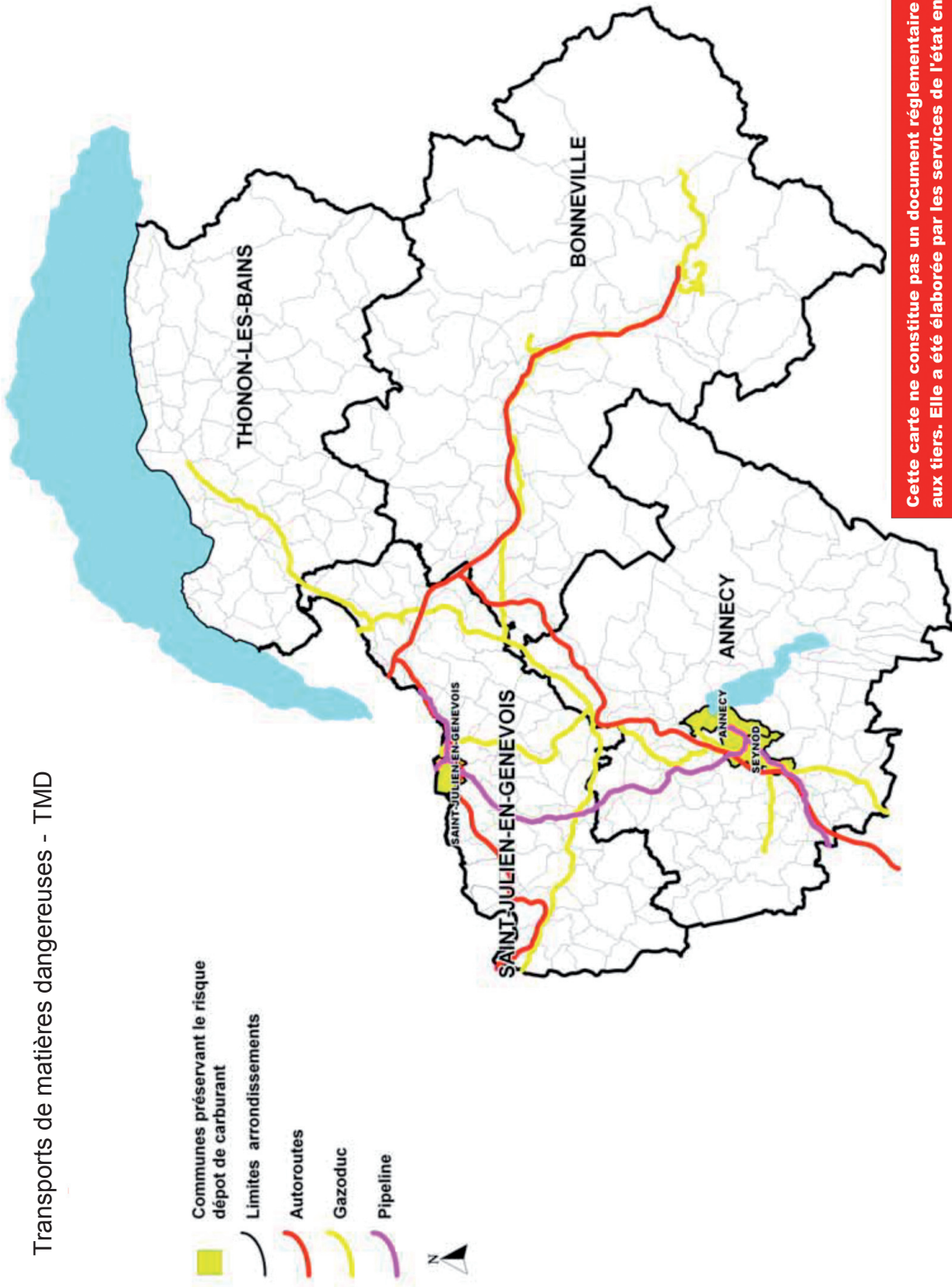
C'est le maire, détenteur des pouvoirs de police, qui a la charge d'assurer la sécurité de la population dans les conditions fixées par le code général des collectivités territoriales. A cette fin, il prend les dispositions lui permettant de gérer la crise ( mise en oeuvre du PCS s'il existe) et peut, si nécessaire, faire appel au préfet représentant de l'Etat dans le département.

### X Au niveau de l'exploitant

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

# Cartographie du risque TMD dans le département

Transports de matières dangereuses - TMD



Cette carte ne constitue pas un document réglementaire opposable aux tiers. Elle a été élaborée par les services de l'état en août 2009 en fonction des données connues à cette date.