

**Pertinence et faisabilité
d'une politique de gestion des risques
transports de matières dangereuses
dans des agglomérations
à forte concentration industrielle**

**Résultats d'une recherche menée à Economie et Humanisme
en collaboration avec Bénédicte Vallet**

**Programme Évaluations et prise en compte
des Risques naturels et technologiques (EPR)
du ministère de l'Écologie et du Développement Durable**

Origine et problématique de la recherche

Deuxième moitié des années 80

Des réflexions et travaux importants sur la gestion du risque TMD intégrant les spécificités des agglomérations industrielles

Début des années 90

La *Mission du Transport de Matières Dangereuses* définit :
les éléments d'une stratégie pour traiter du risque TMD
au niveau des régions, des départements et des communes

Bilan fin des années 90

Une politique mise en œuvre de façon très limitée

Origine et problématique de la recherche (suite)

Objectif : Analyser de façon approfondie cette situation et en comprendre les raisons

Les outils d'analyse :

- Référentiel d'une politique publique
- Conditions de mise sur agenda :
flux des problèmes, flux des solutions, flux politique
- Un propriétaire du risque est nécessaire :
existe-t-il ? comment assume-t-il sa propriété ?

Les suites de le recherche

La recherche de solutions

Un état de l'art de la gestion concertée des TMD aux niveaux régional et local
Grâce à une recherche-action réalisée dans le cadre du
PREDIT 2002 - 2006 - Groupe 3 : Nouvelles connaissances pour la sécurité

Méthode de travail

Animation d'ateliers (7 réunions) auxquels ont été invités à participer des personnes et organismes impliquées dans des démarches locales. Et, en concertation avec le groupe de travail, des investigations complémentaires

Apports et résultats

Un document (67 p), sur 8 thèmes : problématique ; démarches et méthodes ; enseignements.

19 fiches méthodes et expériences

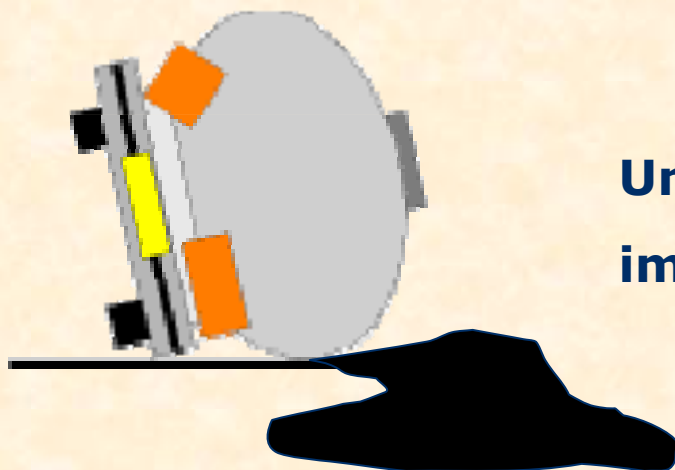
Participants au groupe de travail		
Régions	Organismes	
Rhône-Alpes	CIRIDD ASCONIT Consultants	
	Communauté Urbaine du Grand Lyon DRE Rhône-Alpes –DRIRE Rhône-Alpes	<i>regroupés au sein du SPIRAL</i>
	CERTU - Lyon	
	DDE de la Loire – Ecole des Mines de Saint-Etienne	
	Institut des Risques Majeurs - Grenoble	
Picardie Nord-Pas-de Calais	INERIS	
	CETE Nord-Picardie	
PACA	DRE PACA Cyprès (Martigues) BGP Conseil (conseiller sécurité TMD)	<i>regroupés au sein du SPPPI PACA</i>
Normandie	Institut Européen des Risques (Honfleur) Communauté d'Agglomération du Havre (CODAH) CETE Normandie-Centre	
Ile-de-France	DREIF – DGEMP (MINEFI)	
	Mission des Matières Dangereuses (DGMT)	

Le TMD : Une accidentologie faible

Une goutte d'eau dans les accidents de la circulation...

- 5% du trafic de marchandises par la route,
- 1,5% des accidents corporels de poids lourds
- 8‰ des accidents de la circulation routière

35 tués en 1997, année noire



Une faible proportion
implique la matière dangereuse

... un risque majeur

... un potentiel catastrophique important

Accident d'un semi-remorque de propylène, Los Alfaques (Espagne) en 1978 : 216 morts, des dizaines de blessés

Accident de train de Mississauga-Toronto au Canada en 1979 : 240 000 personnes évacuées.

France, entre 1973 et 1997, 3 accidents de 10 morts et plus :

- Saint-Amand-les-Eaux (59), en 1973, 15 morts
- Les Eparres (38), en 1993, 10 morts, 4 blessés, dont 3 graves
- Port-Sainte-Foy (24), en 1997, 13 morts et 43 blessés

Dégâts importants pour l'environnement, accidents de train Chavanay (42) en 1990 et Saint-Galmier (42) en 2000

Encadrement fort dans des logiques transnationales...

Réglementation française ancienne (Règlement TMD de 1946)

L'inscription de plus en plus forte dans un cadre européen :

- A partir des années 50, signature d'accords dans le cadre de l'ONU pour les échanges internationaux en Europe :
ADR pour la route, RID pour le rail, ADN pour les voies d'eau
- Années 80-90, impacts de la prise en compte accrue du risque technologique majeur, mais surtout avec l'Acte unique :
harmonisation entre pays européens sur la base de l'extension aux transports intérieurs des règlements ONU

...et sectorielles

Des prescriptions extrêmement détaillées et complexes visant avant tout la fiabilité du transport :

vitesses limitées ;
règles de conception et d'équipement des véhicules ;
conditions d'emballage ; formation et habilitation des conducteurs, management de la sécurité, relation chargeur/transporteur

Interdiction d'imposer un mode ou un itinéraire,
avec des dérogations limitées dans le temps et dans l'espace



Élaboration d'une politique de gestion au niveau local... (années 80-90)

Un contexte : directive européenne Seveso, loi de juillet 1987 sur la maîtrise de l'urbanisation à proximité des sites industriels

Des études d'évaluation des risques :

comparaisons d'itinéraires sur Grenoble et Lyon (CEPN)

Identification des flux et des vulnérabilités en Seine Maritime, (LMTS, CNRS, Université de Rouen), demande Protection Civile : méthodologie permettant aux Préfectures d'acquérir la connaissance nécessaire à l'établissement de PSS TMD

Des documents politiques

Rapport parlementaire du Député Carton (1989),

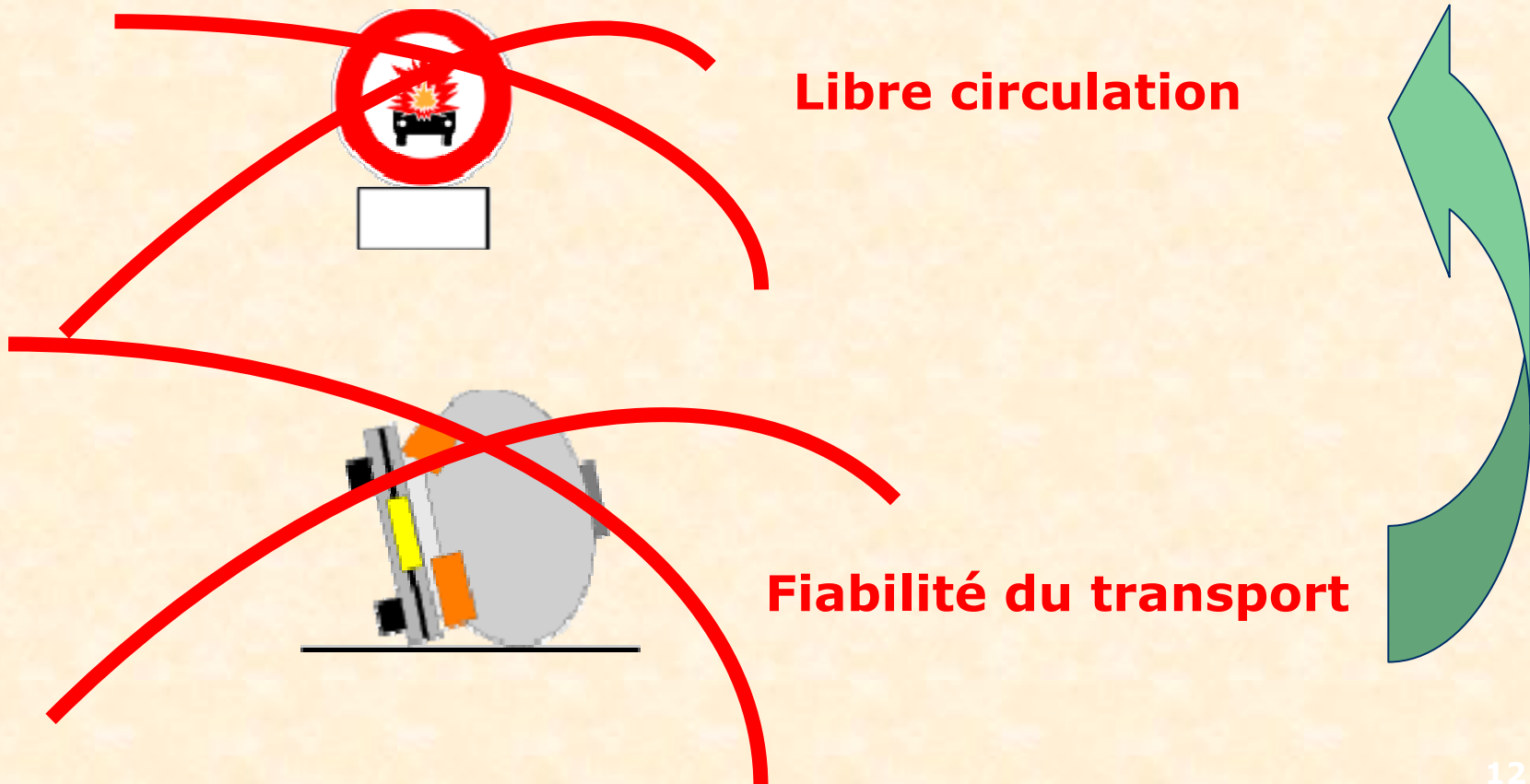
Éléments d'une stratégie (1991) élaborés par la *Mission du Transport de Matières Dangereuses*

...mise en œuvre de façon très limitée

- Une action significative et continue sur un seul site l'agglomération lyonnaise, au sein du Groupe TMD du SPIRAL : forte implication du Grand Lyon, de la DRE et de la DRIRE, des professionnels...
- Des actions ponctuelles dans quelques agglomérations : Strasbourg, Toulouse, PACA...
- L'incapacité à enclencher une démarche sur Dunkerque

Risque, prévention des risques et territoire

Une réglementation internationale qui vise à s'abstraire des spécificités territoriales pour assurer la libre circulation des marchandises



Enseignements et préconisations

- 1 Principes généraux et approche globale**
- 2 Connaissance et évaluation des flux**
- 3 Evaluation des risques : aléas et vulnérabilités**
- 4 Choix d'itinéraires ou de mode, plans de circulation**
- 5 Les TMD dans l'aménagement et la gestion d'un territoire**
- 6 Préparation à la gestion d'accidents**
- 7 Information et formation des parties-prenantes**
- 8 Modalités de mise en place de démarches territoriales**

Connaissance et évaluation des flux

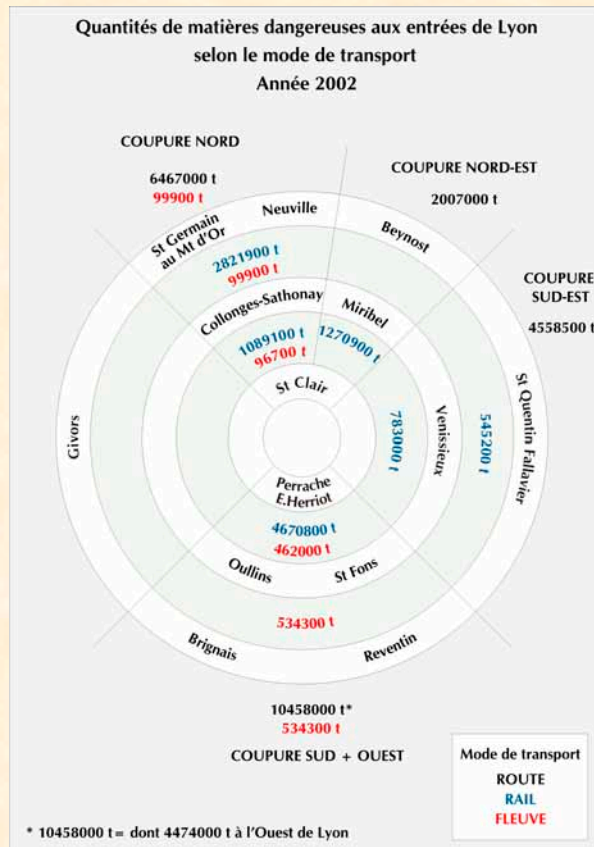
Dans le cadre d'opérations dédiées ou non au TMD :

- 1 Comptages manuel ou automatisés des véhicules, avec des recherches sur la lecture automatique des plaques.**
- 2 La réalisation d'entretiens en face à face avec les conducteurs arrêtés sur le bord de la route, ou la distribution de questionnaires**
- 3 Le suivi embarqué du trajet réalisé par les camions**
- 4 La réalisation d'entretiens en face à face ou d'enquêtes par voie de questionnaires, auprès des acteurs de la filière**
- 5 Le recensement des interdictions**

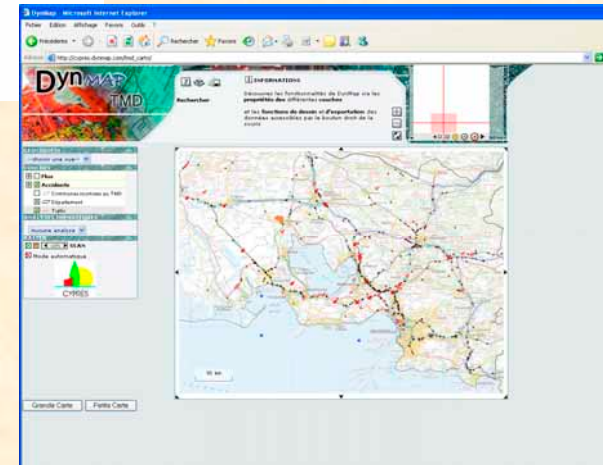
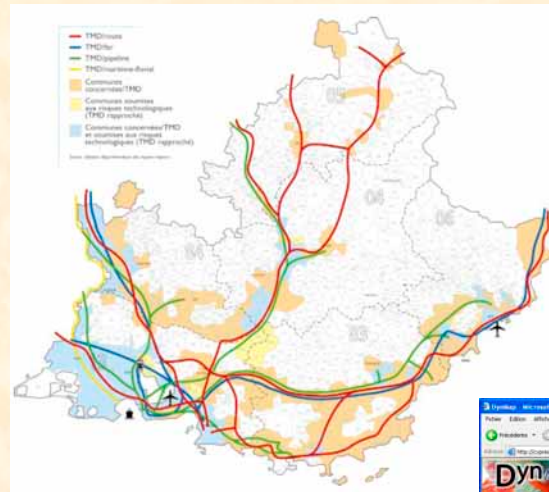
Enseignements et préconisations :

- Ajuster les objectifs et les moyens à l'usage et aux actions que l'on pense pouvoir mettre en œuvre
- Enquêter à la bonne échelle, auprès des bons interlocuteurs, avec des techniques adaptées.
- Mener des démarches au niveau national pour collecter et structurer l'information : SNCF, conseillers à la sécurité...

Connaissance et évaluation des flux



Source : Enquête TMD, 2002



Source : Cyprès

Evaluation des risques : aléas et vulnérabilité

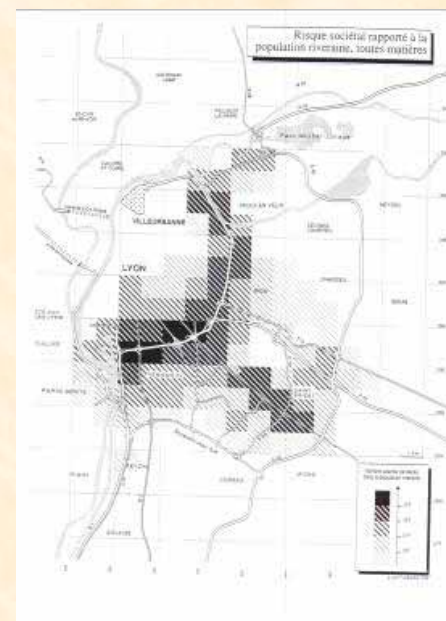
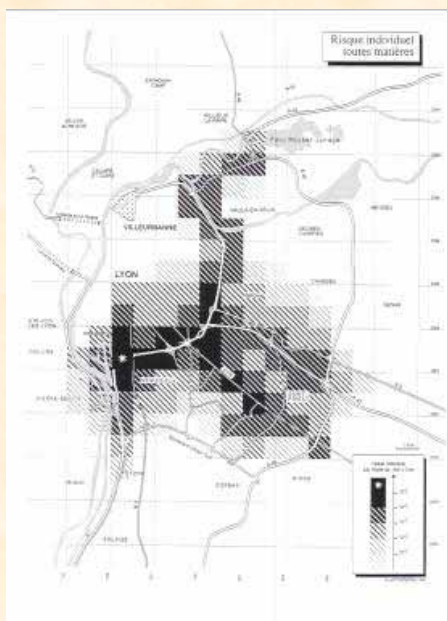
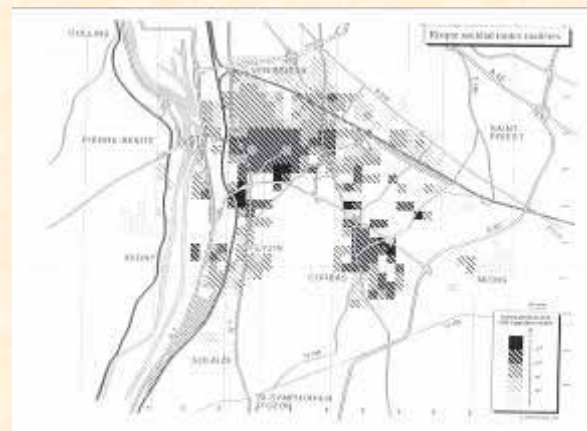
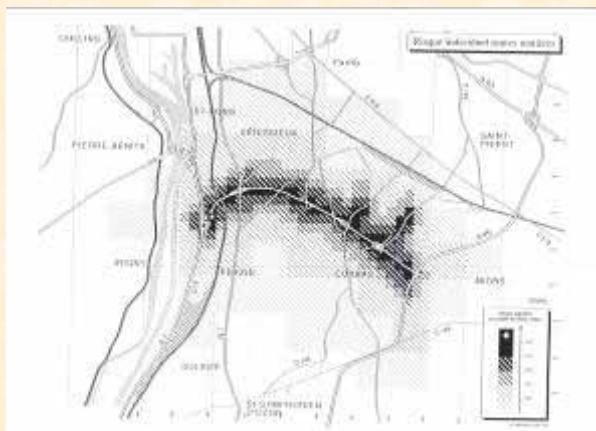
En amont, connaissance de l'accidentologie poids-lourds et TMD

- 1 Des approches plus ou moins formalisées s'appuyant sur l'expérience des acteurs concernés et des visites de terrain : APSYS, Grand Lyon.**
- 2 Des approches multicritères, débouchant sur la détermination d'indices de risque (ARAMIS, Loire), des méthodes d'analyses spatiales (U de Caen)**
- 3 Des analyses quantitatives des risques : Evaluation quantitative des risques réglementaire les tunnels (INERIS) ; BUS à Lyon ; impact de la fermeture de dépôts d'hydrocarbures en Petite couronne DREIF Paris, Mines d'Alès, Pays-Bas).**
- 4 L'approche GLOBAL (INERIS) qui vise à développer une méthodologie d'évaluation des risques homogène pour toute la chaîne logistique, afin de véritablement pouvoir comparer différentes chaînes logistiques**

Enseignements et préconisations :

- Choisir la (les) méthodes adaptées aux objectifs (actions) et aux moyens
- Concevoir ces outils comme une aide à la réflexion collective et à la décision.
- Conjuguer adaptation au contexte local et souci d'harmonisation au niveau national et de comparabilité

Evaluation des risques : aléas et vulnérabilité



Evaluation a priori
de l'impact du
Boulevard Urbain
Sud de Lyon sur le
risque TMD

IPSN/Latitude/EH

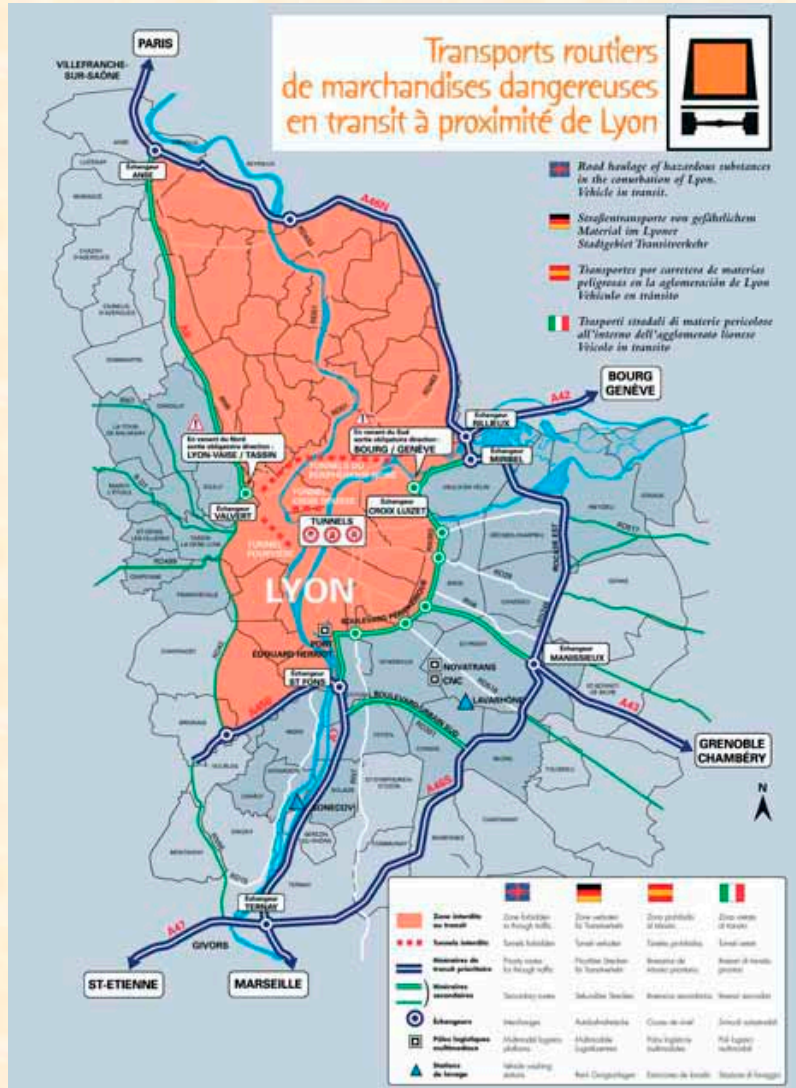
Evaluation des risques : aléas et vulnérabilité



Evaluation a priori de l'impact du Boulevard
Urbain Sud de Lyon sur le risque TMD

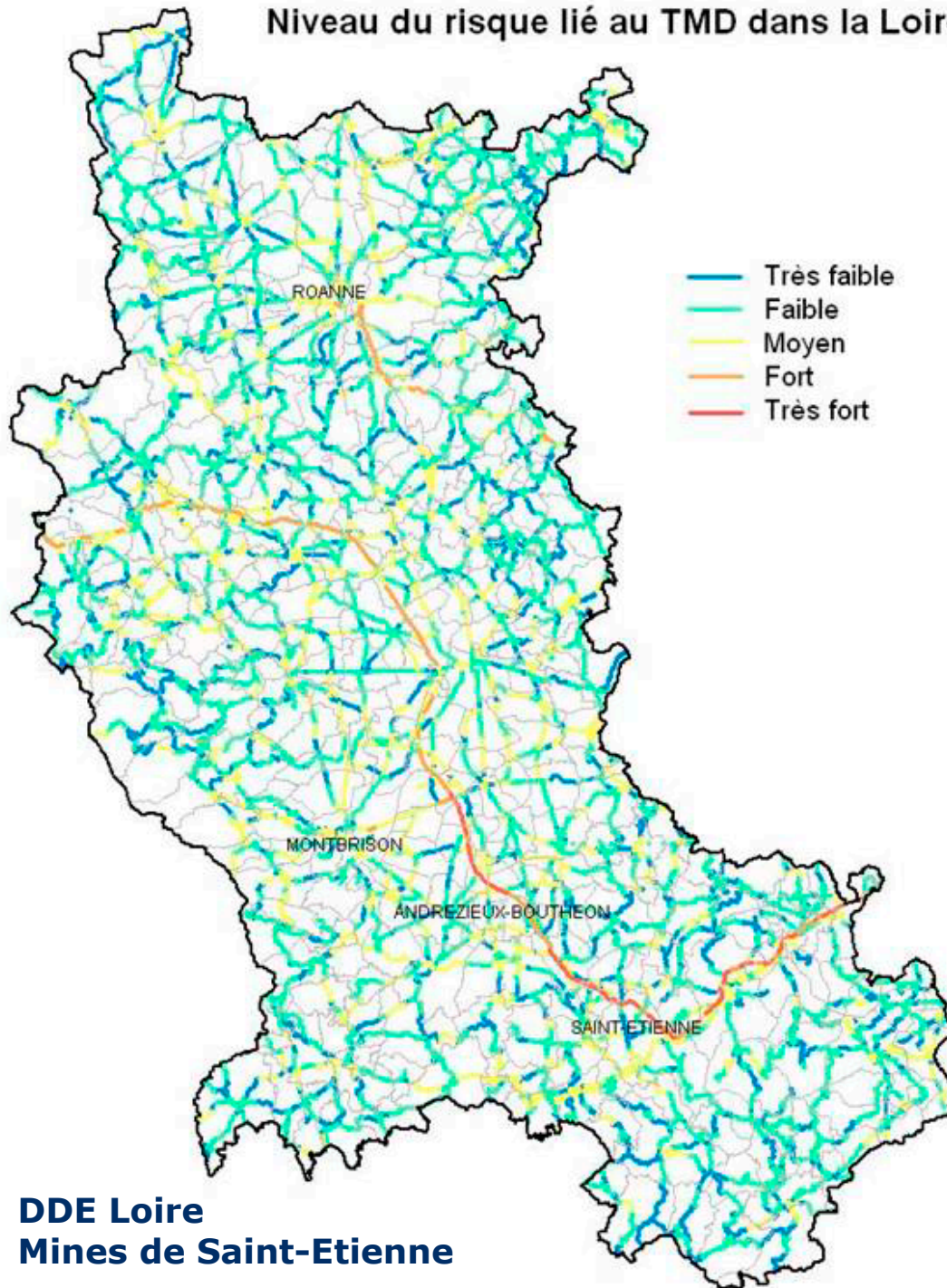
IPSN/Latitude/EH

Choix d'itinéraires ou de mode, plans de circulation



La première carte « Transit à proximité de Lyon » explique en plusieurs langues comment contourner l'agglomération. Outre l'envoi aux entreprises de la région, elle a été diffusée à plus de 20 000 exemplaires via les gares de péage des autoroutes.

Niveau du risque lié au TMD dans la Loire



**DDE Loire
Mines de Saint-Etienne**

Port de la recherche aux décideurs publics

on des risques TMD en agglomérations

Prise en compte des TMD dans l'aménagement et la gestion d'un territoire

& conception des PSS et PCS

Matrice d'évaluation du niveau de risque		Vulnérabilité		
		Faible	Moyen	Fort
Flux	Fort	Moyen	Fort	Très fort
	Moyen	Faible	Moyen	Fort
	Faible	Très faible	Faible	Moyen
	Aucun	Très faible	Faible	Moyen

