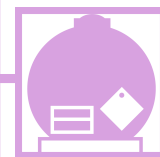


LE RISQUE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES



1 - Manifestation du risque

1.1 - Comment se manifeste le risque

Une marchandise dangereuse est une matière ou un objet qui, par ses caractéristiques physico-chimiques (toxicité, réactivité, ...) peut présenter des risques pour l'homme, les biens ou l'environnement. Ces marchandises peuvent être transportées sous forme liquide (chlore, propane, soude, ...) ou solide (explosifs, nitrate d'ammonium, ...). Ces substances ont souvent une concentration et une agressivité supérieures à celles des usages domestiques.

Le transport de marchandises dangereuses regroupe aussi bien le transport par route, fer, avion, voies fluviales et maritimes que par canalisation. Comme chaque moyen de transport est très différent des autres, il existe une réglementation propre à chacun.

Le risque Transport de Marchandises Dangereuses (TMD) se caractérise alors par le fait, qu'en plus des conséquences habituelles d'un accident de transport, les effets du produit transporté peuvent venir s'ajouter. L'accident de TMD combine alors des effets primaires, immédiatement ressentis (incendie, explosion, déversement, ...) puis des effets secondaires (toxicité de l'air, pollution des eaux et/ou des sols, ...).

1.1.1 - TMD par route

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

Les risques engendrés par cette activité sont difficiles à appréhender car par définition, c'est une activité mobile donc difficile à identifier, à localiser et à quantifier. On considère que ce risque est diffus car il est disséminé sur l'ensemble du territoire.

Sur la route, le développement des infrastructures de transport, l'augmentation de la capacité de transport et du trafic multiplient les risques d'accidents. Quant aux vitesses maximales autorisées des véhicules de transport de marchandises dangereuses, elles font l'objet d'une réglementation stricte qui est globalement bien respectée.

Aux conséquences habituelles des accidents de transport, peuvent venir se surajouter les effets du produit transporté. Alors l'accident de TMD combine un effet primaire, immédiatement ressenti (incendie, explosion, déversement) et des effets secondaires (propagation aérienne de vapeurs toxiques, pollutions des eaux ou des sols).



1.1.2 - TMD par rail

En France, les principaux trafics de TMD par rail concernent :

- les produits pétroliers liquides : 7,4 millions de tonnes,
- les produits chimiques : 6,4 millions de tonnes,
- les gaz de pétrole liquéfiés : 1,6 millions de tonnes.

Avec 5 fois moins d'accidents par tonne transportée que par la route, le mode ferroviaire se révèle très adapté au transport des marchandises dangereuses.

1.1.3 - TMD par canalisation

Il s'agit là du transport de gaz naturel. Les canalisations permettent en effet d'acheminer le gaz entre plateformes industrielles d'une part et alimentent le réseau de distribution « gaz de ville » d'autre part.

Les qualités de ce mode de transport sont :

- la non pollution lors du transport ;
- la rareté des incidents ou accidents ;
- l'économie réalisée : transport de grands volumes sur de longues distances.

■ 1.2 - Ses différentes formes

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

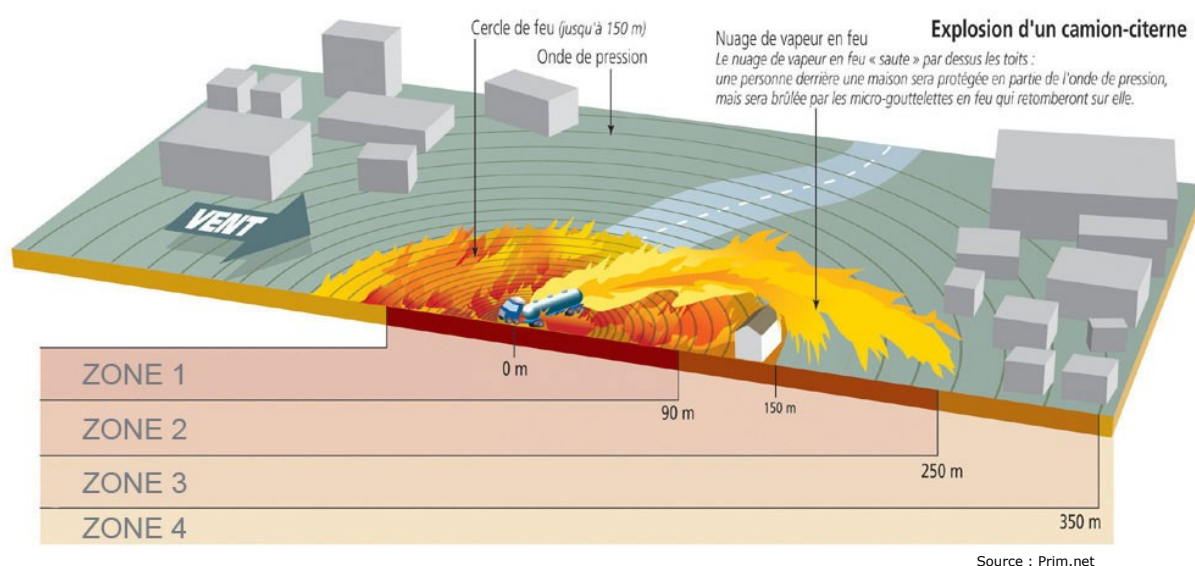
On peut observer quatre types d'effets qui peuvent être associés lors de la survenue d'un accident de transport de marchandises dangereuses :

- **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 (citerne ou canalisation de transport), une explosion au voisinage immédiat du véhicule, voire un sabotage. 60 % des accidents de TMD concernent des liquides inflammables. 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, canalisation de transport) 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 plusieurs kilomètres du lieu du sinistre.



- **une explosion** peut être provoquée par un choc avec production d'étincelles (notamment pour les citernes de gaz inflammables), ou pour les canalisations de transport exposées aux agressions d'engins de travaux publics, 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.
- **une pollution du sol et / ou des eaux** : elle est due à une fuite de produit liquide qui va ensuite s'infiltrer dans le sol et / ou se déverser dans le milieu aquatique proche. L'eau est un milieu extrêmement vulnérable, car elle peut propager la pollution sur de grandes distances et détruire ainsi de grands écosystèmes. Or l'homme est dépendant de l'eau pour sa boisson, sa nourriture et son hygiène.

Exemple : explosion d'un camion citerne



- Zone 1** : aire dans laquelle toute personne présente sera mortellement blessée par le feu et l'explosion.
- Zone 2** : aire dans laquelle toute personne présente sera mortellement blessée par le feu et l'explosion (en dehors de l'aire circulaire, progression par le vent).
- Zone 3** : surface en dehors du nuage, dans laquelle on observe de graves dommages à 10 % du bâti (1 personne sur 50 dans les bâtiments sera blessée mortellement).
- Zone 4** : pas de blessure fatale.



2 - Le risque TMD dans le département

2.1 - Présentation et localisation du risque

Compte tenu de la diversité des produits transportés et des destinations, un accident de TMD peut survenir pratiquement n'importe où dans le département. Il convient de noter, cependant, qu'aucun accident significatif mettant en cause un transport de marchandises dangereuses n'est survenu à ce jour dans le département.

Cependant, certains axes présentent une potentialité plus forte du fait de l'importance du trafic ou du volume de matière transporté.

Dans le département, trois modes de transport de marchandises dangereuses sont principalement utilisés : la route, le chemin de fer, les conduites souterraines.

2.1.1 - Le réseau routier :

Les voies particulièrement concernées par le risque TMD en raison du trafic, de la densité de population (traversées d'agglomérations) ou du risque environnemental sont :

- 1) Autoroute : l'A20 ;
- 2) Routes nationales : RN 145, RN 147, RN 21, RN 141, RN 520 ;
- 3) Routes départementales : RD 951, RD 704, RD 941, RD 979.

Les centres routiers tel que celui de Beaune-les-Mines sont bien plus concernés que les routes elles-mêmes par le risque TMD puisqu'il s'agit d'un **stationnement concentré** de camions. Cependant, Les arrêts les plus longs ne dépassent pas la durée de la nuit. C'est le règlement ADR qui prévoit Les règles de stationnement des véhicules (cf paragraphe 3.2.5).



Source : SDIS 87

Accident de TMD sur la D34, commune des Salles -Lavauguyon le 21/01/2008

En outre, les implantations de dépôts d'explosifs sur les communes de Saint-Sylvestre et de la Jonchère-Saint-Maurice peuvent générer, dans ces zones, un flux de matières explosives sur le réseau secondaire.

La circulation de véhicules citernes de gaz approvisionnant des particuliers révèle également des flux diffus de marchandises dangereuses, y compris sur les voies communales. De même, Les dépôts de gaz comme celui des **Bardys** (Primagaz) à **Saint-Priest-Taurion** peuvent constituer un point de concentration du trafic de TMD.

Parmi les accidents passés, on pourra relever celui du 21 janvier 2008 sur la commune des **Salles-Lavauguyon** (D34) occasionnant une légère fuite d'hydrocarbures, ou celui du 28 janvier 2010 sur la commune de **Saint-Amand-Magnazeix** (A20) avec l'implication d'un camion citerne de 26 tonnes de soude caustique dans un carambolage dû aux pluies verglaçantes. Aucune fuite à déplorer cependant.



2.1.2 - Le réseau ferroviaire :

Les principales lignes concernées par le passage de trains de transport de marchandises dangereuses sont :

- la ligne Paris – Toulouse
- la ligne Limoges – Angoulême
- la ligne Limoges – Saint Yrieix-la-Perche
- la ligne Saint-Sulpice-Laurière – Montluçon

Les gares de fret sont bien plus concernées que les lignes elles-mêmes par le risque TMD puisqu'il s'agit d'un **stationnement concentré** de wagons, **parfois de longue durée**. Les gares de triage les plus concernées sont alors les plus importantes, à savoir :

- Limoges Puy-Imbert
- Limoges Installation Terminale Embranchée (ITE)

2.1.3 - Le réseau de canalisation

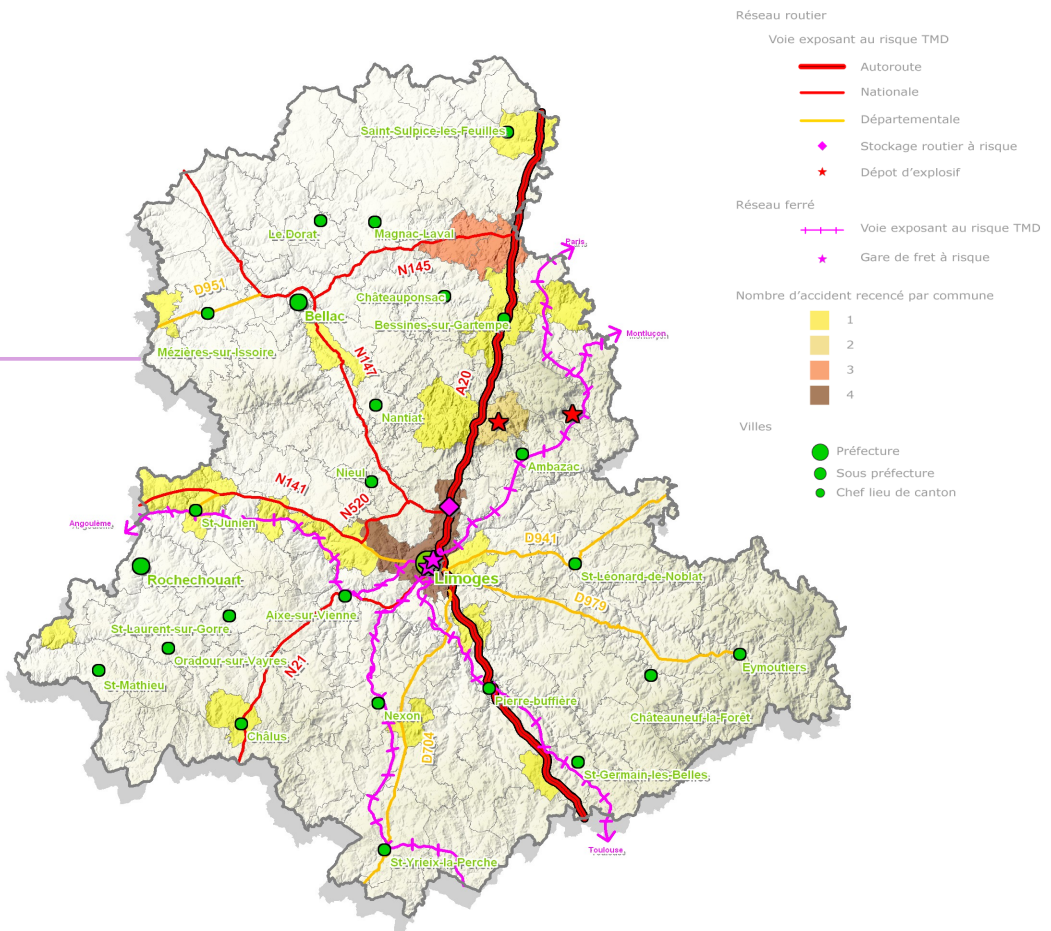
Parmi les canalisations de gaz naturel implantées en Haute-Vienne, nous distinguons trois types de canalisations :

- **la haute pression** traversant la partie Nord-Ouest du département vers Paris (axe Sud-Ouest / Nord-Est – 280 km de canalisation) ;
- **la moyenne pression** traversant la partie Ouest du département jusqu'à Limoges y compris, à partir de la ligne haute pression (axe Est / Ouest) ;
- **la basse pression** desservant les agglomérations du département reliées à la moyenne pression (Limoges, Saint-Junien, ...) ou des entreprises.

41 communes du département sont traversées par des canalisations de transport de gaz naturel.



Les axes liés au risque TMD (sauf gaz)



Conception : **Risque & Territoire** - Juillet 2010
Source : DDT 87, BARPI, Mission TMD

2.2 - Quels sont les enjeux exposés ?

Il est fréquent de penser que les conséquences d'un accident impliquant des marchandises dangereuses sont généralement limitées dans l'espace. Cependant, un accident impliquant de grandes quantités de marchandises dangereuses ou des produits toxiques volatiles peut provoquer des conséquences matérielles sur plusieurs kilomètres à la ronde. Ce fût le cas en 1985, à Saint-Léger-la-Montagne, suite à un accident impliquant un camion transportant 20 tonnes d'explosifs.

Dans tous les cas, plusieurs enjeux peuvent alors être concernés :

2.2.1 - Les enjeux humains :

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.



2.2.2 - Les enjeux économiques :

Les causes 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 voies de chemin de fer, ... peuvent être détruites ou gravement endommagées, d'où des conséquences économiques désastreuses.

2.2.3 - Les enjeux environnementaux :

Un accident de TMD peut avoir des répercussions importantes sur les écosystèmes. On peut assister à une destruction partielle ou totale de la faune et de la flore. 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 ».

3 - Les mesures de prévention

En France, la rareté de catastrophes de grande ampleur semble due à la rigueur et à l'étendue de la réglementation.

3.1 - La prévention

3.1.1 - Le transport routier

Afin d'éviter la survenue d'accidents impliquant des marchandises dangereuses, le règlement ADR (accord européen relatif au transport international des marchandises par route - 32 pays signataires) impose d'une part, l'affichage du risque selon la classe des produits transportés (9 catégories en fonction du risque potentiel) :

Classe 1	Matières et objets explosibles
Classe 2	Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression
Classe 3	Matières liquides inflammables
Classe 4	4.1 : Matières solides inflammables, 4.2 : Matières sujettes spontanément à l'inflammation, 4.3 : Matières dégageant au contact de l'eau des gaz inflammables
Classe 5	5.1 : Matières comburantes, 5.2 : Peroxydes organiques.
Classe 6	6.1 : Matières toxiques, 6.2 : Matières infectieuses.
Classe 7	Matières radioactives
Classe 8	Matières corrosives
Classe 9	Matières et objets dangereux divers



D'autre part, le règlement ADR impose les prescriptions suivantes :

- la **formation du conducteur** aux risques présentés par le produit. Il existe plusieurs types de formations délivrant des habilitations différentes en fonction de la classe de produit qui sera transportée par le conducteur ;
- des **documents obligatoires** pour assurer un transport. Le premier d'entre eux est le "document de transport" qui énonce le n° ONU de la matière, sa désignation officielle, le numéro d'étiquette de danger... Le second est la consigne écrite. Les renseignements que l'on retrouve dans ces documents sont la quantité transportée, l'origine et la destination du chargement, ainsi que les coordonnées du destinataire et de l'affréteur ou encore les consignes d'urgence ;
- l'**équipement obligatoire** du véhicule, comme par exemple, la présence à bord de plusieurs extincteurs : un de 2 kg en cas de feu du moteur ou de la cabine et d'autres de différentes quantités de poudre en cas de feu du chargement (4kg pour les PTAC<3,5T, 8kg pour les 3,5T<PTAC<7,5T et 12kg pour les PTAC>7,5T) Ces extincteurs doivent être facilement accessibles ;
- des **prescriptions techniques de construction** des véhicules et des citernes de transport ;
- des **modalités de contrôle** des véhicules ;
- des **modalités d'emballage des colis** (dispositions techniques, essais, procédure d'agrément des emballages, étiquetage ...) ;
- une **signalisation des véhicules** ;
- des **modalités de chargement en commun de marchandises** appartenant à des classes différentes ;
- des **restrictions de circulation et de vitesse**, ainsi que des modalités de stationnement des véhicules.

Pour assurer la sécurité des autres usagers de la route, des restrictions d'utilisation de certains ouvrages (notamment les tunnels, les grandes agglomérations...) sont définies par le code de la route. De plus, ces véhicules font l'objet de conditions particulières de circulation. Par exemple, les véhicules de transport de marchandises (« banales » ou dangereuses) de plus de 7,5 tonnes de PTAC ne peuvent circuler lors des week-ends estivaux de grands départs en vacances.

3.1.2 - Le transport ferroviaire

La SNCF a mis en place des experts Transport Marchandises Dangereuses dans chaque région d'exploitation, afin d'améliorer la gestion des risques sur les sites exposés. Leur mission consiste à identifier, faire connaître et gérer les situations potentiellement dangereuses en collaboration avec les chargeurs et les services de secours, à compléter la formation des intervenants sur le terrain et à contrôler l'efficacité des procédures.

Ces experts sont également les acteurs du retour d'expérience. En effet, l'événement est analysé afin d'en tirer des leçons et d'améliorer la gestion de la sécurité sur les sites SNCF.

La formation des différents acteurs est un élément important pour assurer l'efficacité des procédures et les réactions adéquates face à une situation dangereuse. Les agents apprennent à connaître et à détecter les risques. Une formation spéciale est dispensée aux agents des gares de triage chargés de la reconnaissance des wagons transportant des marchandises dangereuses.

L'alerte des secours est généralement faite par téléphone.

L'alerte de la population, prévenant les riverains du danger, est faite par sirènes, haut-parleurs ou radio.

En cas de besoin, le Préfet peut déclencher le plan de secours spécialisé TMD, le **dispositif ORSEC** et/ou le **plan "rouge"** (destiné à porter secours à de nombreuses victimes).



3.1.3 - Le transport par canalisation

Les principaux risques pour une canalisation, sont l'endommagement par des travaux à proximité des réseaux et le percement par corrosion. L'exploitant (ou transporteur) d'une canalisation a l'obligation généralisée depuis l'arrêté ministériel du 4 août 2006, de réaliser **une étude de sécurité** relative au produit transporté. Celle-ci définit les mesures qu'il devra prendre pour réduire la probabilité d'occurrence et les effets potentiels d'un accident. Ces mesures sont appliquées à la conception, la construction, l'exploitation mais aussi l'arrêt éventuel de la canalisation. Elles sont destinées à préserver la sécurité des personnes, des biens et à assurer la protection de l'environnement.

Pour permettre une réaction efficace en cas d'accident ou d'incident sur la canalisation, l'exploitant doit élaborer **un Plan de Surveillance et d'Intervention (PSI)** qui organise les moyens et actions à mettre en œuvre. Dans un tel cas, l'exploitant doit réaliser les opérations relevant de sa responsabilité : intervention sur la canalisation, lutte contre la pollution, ... et se place, si nécessaire, sous l'autorité du Directeur des Opérations de Secours (Préfet ou Maire) dont il devient le conseiller.

Par ailleurs, l'exploitant doit communiquer à l'Etat ses études de sécurité, plans de surveillance et de maintenance, plans de secours et cartographies. Si l'accident est de grande ampleur, le Préfet peut déclencher le **dispositif ORSEC** et/ou le **plan "rouge"** (destiné à porter secours à de nombreuses victimes).

■ 3.2 - La réglementation en vigueur

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

- **le transport par route** est régi par le règlement ADR auquel adhèrent 45 pays et par l'arrêté du 29 mai 2009, dit « Arrêté TMD ».
- **le transport par voie ferrée** est régi de la même façon par le règlement international RID, transcrit et complété par l'arrêté français du 5 juin 2001 modifié.

Ces 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).

- **le transport par canalisation** fait lui l'objet de différentes réglementations qui fixent les règles de conception, de construction, d'exploitation et de surveillance des ouvrages et 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).

3.2.1 - 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.



3.2.2 - Les prescriptions 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, canalisations, ...), avec des obligations de contrôles initiaux et périodiques des unités de transport et de certains gros emballages (citernes, grands récipients pour vrac, canalisations, ...).

3.2.3 - La signalisation, 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 (avec consignes de sécurité). En outre, pour les grandes quantités sans colis, les matières transportées sont signalées, 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, ...

- **une plaque orange réfléchissante, rectangulaire** (40x30 cm) placée à l'avant et à l'arrière ou sur les côtés de l'unité de transport est imposée par la réglementation ADR (accord européen relatif au transport international des marchandises - 32 pays signataires) afin que chaque chargement soit identifié. 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).

N° d'identification du danger
(ou code danger)



N° d'identification de
la matière transportée

- Exemple de plaques apparaissant à l'avant et à l'arrière des véhicules transportant des marchandises dangereuses

code danger :

"336" (où "33" signifie très inflammable et "6" toxique)

code matière (ou n° ONU) :

« 1230 » pictogramme représentant le danger principal présenté par la matière

SIGNIFICATION DU CODE DANGER

- 1 : matières explosives
- 2 : gaz inflammables (butane...)
- 3 : liquides inflammables (essence...)
- 4 : solides inflammables (charbon...)
- 5 : comburants peroxydes (engrais...)
- 6 : matières toxiques (chloroforme...)
- 7 : matières radioactives (uranium...)
- 8 : matières corrosives (acide...)
- 9 : dangers divers (piles...)

- **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.





Pour les canalisations de transport, un balisage au sol est mis en place. Le balisage, généralement de couleur jaune, des canalisations de transport souterraines 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.

3.2.4 - Les règles de circulation

Des limitations de vitesse particulières sont applicables aux véhicules transportant des marchandises dangereuses. Par ailleurs, des réglementations de l'utilisation du réseau routier peuvent être localement mises en place, obligeant le contournement d'un centre-ville par exemple ou réglementant l'accès aux tunnels en fonction des marchandises transportées. De même, les véhicules de transport de marchandises de toutes sortes et de plus de 7,5 tonnes de PTAC sont interdits les week-ends et lors de grands départs en vacances.



3.2.5 - Les règles d'arrêt et de stationnement

Dans la mesure du possible, les arrêts nécessités pour les besoins du service (chargement, déchargement, ...) ne doivent pas être effectués à proximité de lieux d'habitation ou de rassemblement. Les arrêts prolongés doivent faire l'objet d'un accord des autorités compétentes.

Les prescriptions sur le stationnement ne sont pas applicables à tous les véhicules de marchandises dangereuses mais seulement à ceux transportant une certaine quantité de produit dangereux, et/ou des matières de certaines classes. Dans la mesure du possible, l'arrêt doit être effectué dans un dépôt ou dans les dépendances d'une usine offrant toutes garanties de sécurité. En cas d'impossibilité, ces véhicules peuvent stationner dans un parc de stationnement surveillé par un préposé informé de la nature du chargement et de l'endroit où joindre le chauffeur. A défaut, le véhicule se stationnera dans un endroit adapté en limitant les risques d'endommagement et à distance des grandes routes et habitations.

Enfin, le stationnement en agglomération ne devra jamais dépasser deux heures. Ailleurs, selon la quantité de marchandises dangereuses transportée et la configuration des lieux (distance aux habitations, aux installations, aux ERP, aux véhicules, aux véhicules de même type, ...), le stationnement sera limité dans le temps.

3.2.6 - 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 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 pas d'agrément ni de description précise de cette formation). De plus, toute entreprise qui charge, décharge, emballe ou transporte des marchandises dangereuses, doit disposer d'un "conseiller à la sécurité", ayant passé un examen spécifique.

3.2.7 - Les règles à respecter en cas de travaux à proximité des ouvrages

Afin d'éviter les accidents, les travaux à proximité des canalisations de transport et de distribution de gaz sont réglementées : décret n°91-1147 du 14 octobre 1991.

Avant chaque intervention, la réglementation impose au maître d'ouvrage en charge de travaux publics, de terrassement, de sondage, de travaux agricoles, ... de se renseigner sur la localisation des canalisations en mairie ainsi qu'auprès de chacun des exploitants de canalisations se trouvant à moins de 100 mètres des travaux projetés (Demande de Renseignement via un imprimé CERFA valable 6 mois). Le maître d'ouvrage doit ensuite adresser une Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux à



chacun des exploitants concernés (elle doit être reçue au moins 10 jours avant le début de travaux et a une validité de 2 mois).

Le non respect de ces dispositions ou des règles de sécurité applicables est passible de sanctions pénales allant de 15 000 € à 80 000 € d'amende et de 6 mois à 1 an d'emprisonnement.

Cette procédure est en cours de révision. A terme, un « guichet unique » sera créé, auquel les personnes morales et physiques projetant des travaux devront s'adresser via Internet.

3.2.8 - La maîtrise de l'urbanisme

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, avec **une bande de servitudes fortes** (jusqu'à 5 mètres de largeur) maintenue débroussaillée et inconstructible et des **zones de servitudes faibles** (jusqu'à 20 mètres de largeur) maintenues en permanence accessibles 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.

Par ailleurs, 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.

■ **3.3 - Les mesures de sauvegarde et de secours**

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.

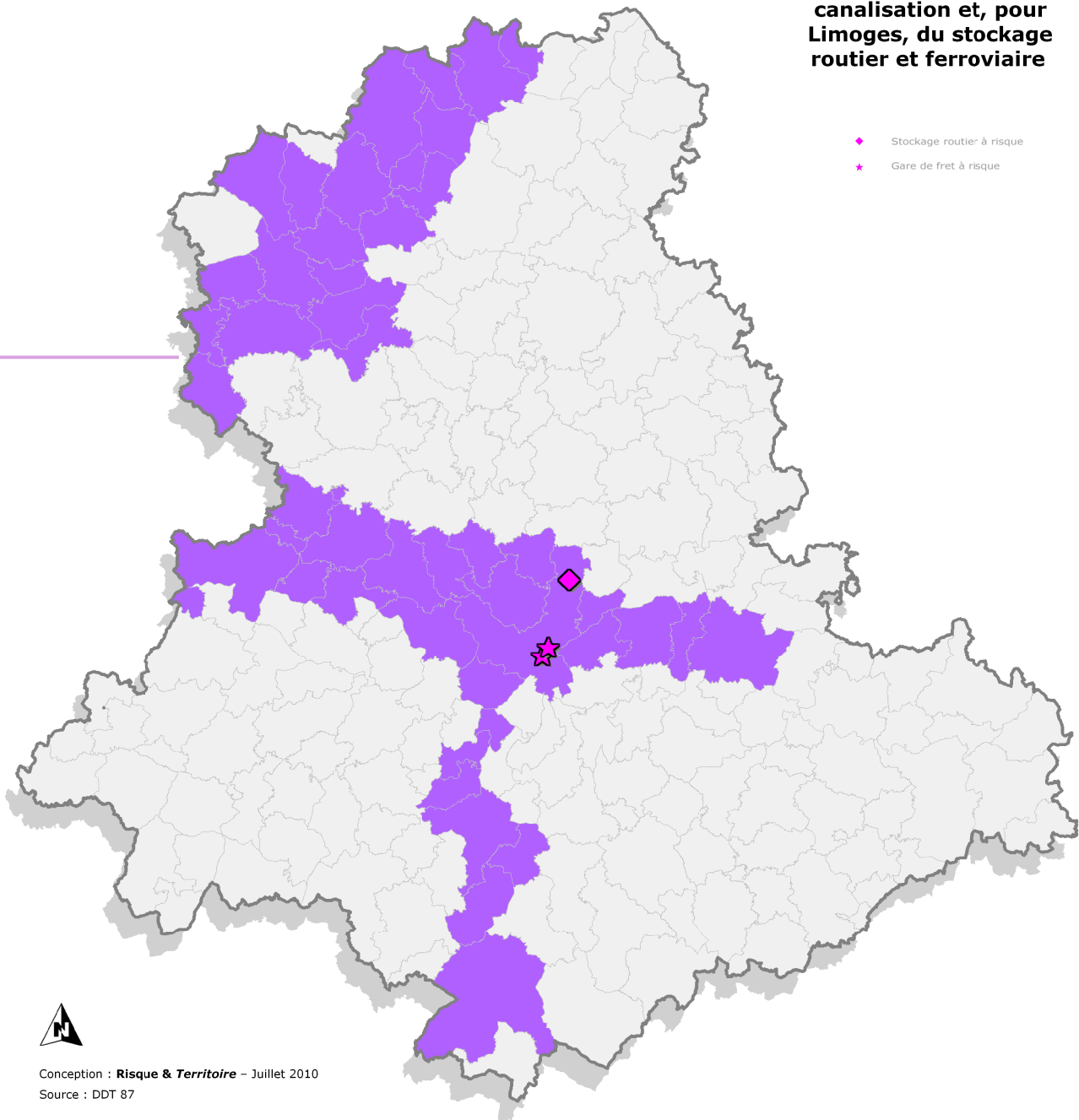
Dans les gares de triage, la SNCF met en place des Plans Marchandises Dangereuses (PMD) afin de mieux faire face à un éventuel accident.



4 - Les communes à risque majeur

Seuls **les canalisations de transport de gaz** haute, moyenne et basse pression, **les canalisations de distribution de gaz** haute et moyenne pression **et les centres de stockage routiers et ferroviaires** ont été pris en compte en tant que risque majeur pour le département.

Communes soumises au risque majeur de TMD issu du transport de gaz par canalisation et, pour Limoges, du stockage routier et ferroviaire





5 - Les consignes de sécurité

Consignes communes à TOUS LES RISQUES

(Cf. « Les consignes générales de sécurité », page 29)

Consignes complémentaires pour le risque TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

(Rappel des gestes à avoir avant, pendant, et après
la manifestation du risque)

AVANT

- **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.
- Connaître le signal d'alerte et les consignes de confinement.

PENDANT

- **Si vous êtes témoin :**
 - donner l'alerte aux pompiers ("18 ou 112"), à la police ou à la gendarmerie ("17 ou 112"), en précisant :
 - le lieu exact (commune, nom de la voie, point kilométrique, ...),
 - le moyen de transport (poids lourd, canalisation, train, ...),
 - la présence ou non de victimes,
 - la nature du sinistre(feu, explosion, fuite, déversement, écoulement, ...),
 - le N° du produit et le code de danger,
 - et, s'il s'agit d'une canalisation de transport, à l'exploitant dont le numéro d'appel 24h/24 figure sur les balises.
 - s'il y a des victimes, ne pas les déplacer, sauf en cas d'incendie.
 - ne pas toucher ou ne pas entrer en contact avec le produit.
 - ne pas s'approcher en cas de fuite.
- **Si un nuage toxique vient vers vous :**
 - fuir si possible selon un axe perpendiculaire au vent,
 - inviter les autres témoins à s'éloigner,
 - rejoindre le bâtiment le plus proche et se confiner.
- **Obéir aux consignes des services de secours :**
 - à l'écoute de la sirène, se mettre à l'abri dans un bâtiment (confinement) **ou** quitter rapidement la zone mais éviter de s'enfermer dans un véhicule.

APRES

- **Si vous êtes confinés :**
 - dès que la radio annonce la fin de l'alerte, aérer le local où vous êtes.



6 - Où s'informer ?

La population peut s'informer sur le risque Transport de marchandises dangereuses auprès des services de la mairie et des organismes suivants :

<p>Préfecture de la Haute-Vienne Service Interministériel Régional de Défense et de Protection Civile</p> <p>1, rue de la Préfecture 87 031 LIMOGES Cedex 1 05 55 44 18 00</p>	<p>Service Départemental d'Incendie et de Secours de la Haute-Vienne</p> <p>2, avenue du Président Vincent Auriol BP 91 127 87 052 LIMOGES RP Cedex 05 55 12 80 00</p>
<p>Direction Départementale des Territoires de la Haute-Vienne</p> <p>Immeuble "le Pastel" 22, rue des Pénitents Blancs 87 032 LIMOGES Cedex 1 05 55 12 90 00</p>	<p>Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest</p> <p>42 avenue des Bénédictins 87 032 LIMOGES 05 87 50 60 00</p>
<p>Conseil Général de la Haute-Vienne</p> <p>11 rue François Chénieux 87 031 LIMOGES Cedex 05 55 45 10 10</p>	<p>Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Limousin</p> <p>Immeuble "le Pastel" 22, rue des Pénitents Blancs 87 032 LIMOGES Cedex 1 05 55 12 90 00</p>
<p>GrDF</p> <p>3, allée Théophile Gramme 87 280 LIMOGES 0 810 224 000 Urgence : 0800 47 33 33</p>	<p>GRTgaz</p> <p>62 rue de la Brigade RAC ZI de Rabion 16 021 ANGOULEME 05 45 24 24 29 Urgence : 0800 02 29 81</p>



Pour en savoir plus sur le **risque Transport de Marchandises Dangereuses**, consulter :

- les sites du Ministère en charge du développement durable :
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/>

Le risque Transport de Marchandises Dangereuses :
www.risquesmajeurs.fr/category/grandes-categorie/le-risque-transport-de-marchandises-dangereuses

Ma commune face au risque :
<http://macommune.prim.net>

L'inventaire (non exhaustif) des accidents technologiques (base de données Analyse, Recherche et Information sur les Accidents - ARIA) :
www.aria.developpement-durable.gouv.fr/

- le site de la DREAL Limousin :
<http://www.limousin.developpement-durable.gouv.fr/>