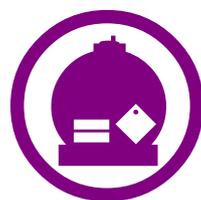


Le risque transport de matières dangereuses



GENERALITES

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

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, voie d'eau ou canalisation. Le transport de matières radioactives est inclus dans le risque TMD.

Tous les produits dont nous avons régulièrement besoin, comme les carburants, le gaz ou les engrais, peuvent, en cas d'événement, présenter des risques pour la population ou l'environnement. Le transport de matières dangereuses ne concerne donc pas uniquement des produits hautement toxiques, explosifs ou polluants.

G.2 - COMMENT SE MANIFESTE-T-IL ?

On observe 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), 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 ;
- **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** 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.

G.3 - LES CONSEQUENCES SUR LES PERSONNES ET LES BIENS

Hormis dans les cas très rares où les quantités en jeu peuvent être importantes, tels que ceux des canalisations de transport de fort diamètre et à haute pression, 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 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, etc. peuvent être détruites ou gravement endommagées, d'où des conséquences économiques désastreuses.

- **les conséquences environnementales** : 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 ».

G.4 - POUR EN SAVOIR PLUS

Pour en savoir plus sur le risque TMD, consultez le site du Ministère en charge de l'environnement.

- **Le risque TMD :**

<http://risquesmajeurs.fr/le-risque-de-transport-de-matieres-dangereuses>

- **Ma commune face au risque :**

<http://macommune.prim.net>

LE RISQUE DE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES DANS LE DEPARTEMENT

D.1 - LES TRANSPORTS DE MATIERES DANGEREUSES DANS LE DEPARTEMENT

La Bourgogne a toujours été un lieu de passage et d'échanges entre le bassin parisien et la vallée du Rhône, via la vallée de la Saône. Carrefour des principaux flux européens (Nord et Sud de l'Europe), la Bourgogne est la première région française pour son réseau ferré et autoroutier et la deuxième pour les voies navigables. Elle est une plaque tournante du trafic de marchandises communautaires.

Compte tenu de la diversité des produits transportés et des destinations, un accident de transport de matières dangereuses peut survenir pratiquement n'importe où dans le département.

D.1.1 Les transports de surfaces

➤ Le réseau routier ou autoroutier

Tous les axes routiers et autoroutiers sont potentiellement concernés par le risque de transports de matières dangereuses. Cependant, les axes de circulation importante comme les autoroutes, les principales routes départementales, les axes situés à proximité des sites industriels sont plus particulièrement exposés.

Le tableau ci-dessous indique la fréquentation en moyenne journalière pour les principaux axes routiers et autoroutiers de la Côte d'Or (source CIGCR 2010) :

Axes		Nombre moyen de véhicules par jour (estimation)	Nombre moyen de poids lourds par jour (estimation)
Rocade Nord de Dijon		62 000	≈ 4 400 (7,1%)
Rocade Sud de Dijon – RD122a		39 000	≈ 3 300 (8,5%)
RD 905 (Montbard)		4 800	≈ 320 (6,6%)
RD 974 (section nord)		6 300	≈ 1 200 (16,2%)
RD 974 (section sud)		11 000	≈ 850 (7,7%)
RD 906 (Saulieu)		3 900	≈ 1080 (27,8%)
A6 (Beaune – Paris PK 255)		32 000	≈ 4220 (13,2%)
A6 (Beaune – Châlon PK 310)		59200	≈ 11000 (18,6%)
A31 (Beaune - Nancy)		35 700	≈ 6430 (18%)
A36 (Beaune – Franche Comté)		10 800	≈ 2160 (20%)
A38	Dijon - Sombernon	16 900	≈ 1350 (8%)
	Sombernon – Pouilly en Auxois	9 700	≈ 950 (9,8%)
A39 (Dijon - Dole)		18 700	≈ 2560 (13,7%)

➤ **Les axes ferroviaires**

- Le complexe de Perrigny-Gevrey Triage :
L'activité de ce complexe repose sur une production fret très importante. A Perrigny, la plate forme bimodale appelée Terminal Dijon-Bourgogne est un point de convergence entre le rail et la route pour le transport de marchandises. La gare de triage de Gevrey se situe à la seconde place sur huit en France en terme de trafic fret.
- Le tunnel de Blaisy Bas
Construit en 1849, le tunnel de Blaisy-Bas situé sur la ligne Paris-Lyon-Marseille, est long de 4 110 m. Le trafic est d'environ 200 trains par jour, tout type de transport confondu.
- Les entrepôts pétroliers de Dijon et Longvic
Les deux entrepôts pétroliers situés dans l'agglomération dijonnaise sont exclusivement alimentés par voie ferrée, traversant la zone industrielle de Longvic.

Le transport de matières dangereuses sur le réseau ferré français est assuré par l'ensemble des entreprises ferroviaires titulaires d'une licence et d'un certificat de sécurité adéquats.

➤ **Les axes Fluviaux**

Fortement concurrencé par le transport routier et ferré, le transport fluvial connaît une certaine croissance depuis une vingtaine d'année. En plus des trafics des charbons, matériaux de construction, produits pétroliers et céréales, qui tous modes de transport confondus forment la majeure partie des transports, s'est ajouté depuis quelques années le transport de produits finis ou semi-finis à haute valeur ajoutée : véhicules et produits de toute nature très souvent en provenance des ports maritimes...

La conteneurisation permet en effet le transport des boissons, de vêtements, d'ordinateurs, d'appareils ménagers... Les nouvelles réglementations en matière de traitement des ordures ménagères et des déchets industriels offrent également de belles perspectives de développement du transport fluvial. Ainsi, la voie d'eau transporte aujourd'hui tous les types de fret à l'exception des produits frais.

Le département de la Côte-d'Or est traversé par un réseau de voies navigables qui représentent un enjeu majeur de développement touristique et de transport de marchandises :

- la Saône, seule rivière navigable d'une longueur de 80 km en Côte-d'Or, est utilisable par les grands gabarits jusqu'au port de Pagny ;
- le Canal de Bourgogne (232 km de Saint-Jean-Losne à Migennes dans l'Yonne) franchit la ligne de partage des eaux entre la Méditerranée à la Manche par un tunnel de 3,3 km à Pouilly-sur-Saône. Ce canal peut accueillir des gabarits dits « Freycinet » (péniche de 38,5 m sur 5,05 m pouvant transporter jusqu'à 350 t) ;
- le Canal entre Bourgogne et Champagne (gabarit « Freycinet ») traverse l'Est du département sur 40 km ;
- le Canal du Rhône au Rhin sur 5 km, à l'est de Pontailler-sur-Saône.

Actuellement, il n'y pas de transport de matières dangereuses sur le canal de Bourgogne. Toutefois, un incident technique sur une péniche pourrait conduire à une pollution du fait des fluides nécessaires à son fonctionnement.

Potentiellement, et compte tenu des informations disponibles, il n'y a pas de transport régulier de matières dangereuses sur la Saône dans le département de Cote d'Or. Cette situation peut cependant évoluer à tout moment, soit par le passage de bateaux chargés de matières dangereuses à destination du canal de Champagne à Bourgogne (ex de la Marne à la Saône) ou de la Saône à petit gabarit ou encore du Canal du Rhône au Rhin, soit par la mise en place de transport au départ ou à destination des ports du département. Dans le second cas, l'information au titre des installations classées pour la protection de l'environnement permettra de connaître les points de transbordement des marchandises.

Pour plus d'information sur ce mode transport, vous pouvez consulter :

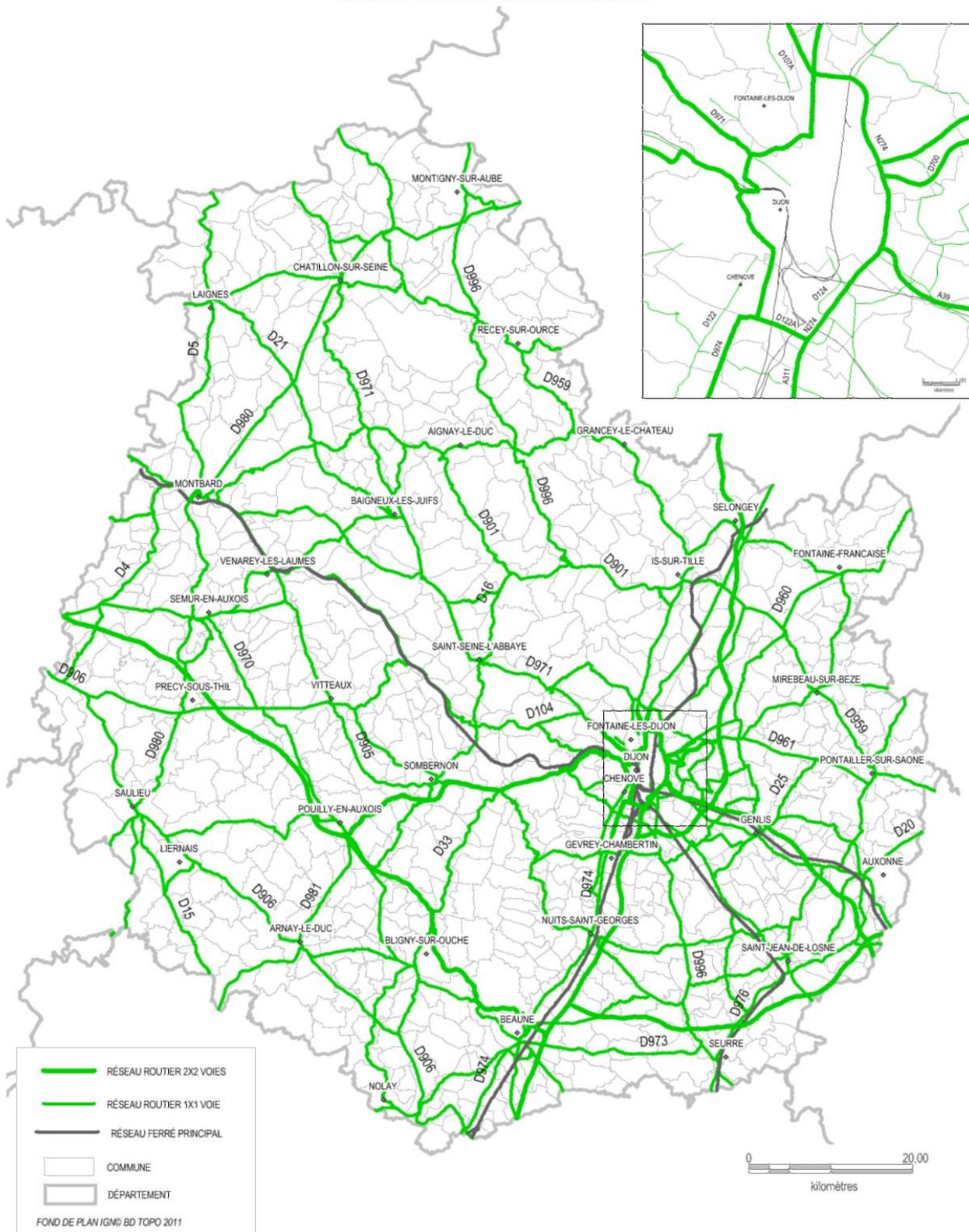
<http://www.ineris.fr>

<http://www.vnf.fr>



PREFET DE LA CÔTE D'OR

RISQUES DE TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEUREUSES DU DÉPARTEMENT DE LA CÔTE D'OR



D.1.2 Les transports souterrains

Le transport par canalisation permet de déplacer, sur de grandes distances et de façon continue ou séquentielle, des fluides ou des gaz liquéfiés. Le réseau est composé de conduites sous pression, de pompes de transfert et de vannes d'arrêt.

Ce type de transport est principalement utilisé pour véhiculer du gaz naturel (gazoduc), des hydrocarbures (oléoduc) et certains produits chimiques (éthylène, propylène...).

Le transport par canalisation devrait en principe être le moyen le plus sûr car les installations sont fixes et protégées. Néanmoins, de façon générale, les accidents ou incidents survenant sur les canalisations peuvent avoir deux origines :

- soit une défaillance de la canalisation et des éléments annexes (vannes...),
- soit une rupture ou une usure due à un évènement externe (travaux, corrosion, glissement de terrain, séisme, érosion par crue de rivière...).

Les accidents sont essentiellement causés par des ruptures de canalisations dues, pour 70% des cas, à l'agression externe involontaire (conséquence de travaux).

La Côte d'Or est concernée par des gazoducs (transport de gaz naturel), un oléoduc (transport d'hydrocarbures liquides) et une canalisation d'éthylène.

➤ **Les canalisations de transport de gaz (gazoduc)**

Les canalisations de transport de gaz concernent 140 communes (le réseau de distribution de gaz n'est pas pris en compte dans le présent document).

Le gaz naturel contient essentiellement du méthane (entre 86 et 98%), de l'éthane (entre 2 et 9%), des hydrocarbures gazeux plus lourds en faible quantité et de l'azote. Il contient également, en très faible quantité, des produits soufrés présents naturellement ou spécialement injectés pour lui donner son odeur caractéristique.

De part sa composition, le gaz naturel n'est pas toxique, mais est cependant impropre à la respiration et peut provoquer des asphyxies par absence d'oxygène. Il est plus léger que l'air (ne stagne pas au niveau du sol) et est combustible (il s'enflamme en présence d'air et d'une source de chaleur).

➤ **La canalisation de transport d'hydrocarbures liquides (pipeline ODC 1)**

L'oléoduc de défense commun appartient à l'OTAN et comprend 6 divisions situées en France, Allemagne, Belgique et Pays-Bas. Il ravitaille en produits pétroliers l'ex-Europe de l'Ouest (ancien bloc de l'Ouest avant la chute du mur de Berlin). A l'origine sa construction est réalisée pour ravitailler les forces alliées en Centre-Europe. Aujourd'hui à des fins de rentabilité, l'ODC 1 est ouvert au trafic des produits civils. Ce système de transport d'hydrocarbures liquides par oléoduc est le plus important existant en Europe.

Cette canalisation traverse 36 communes en Côte d'Or sur un parcours de plus de 81 km, et est exploitée par la société des transports pétroliers par pipeline TRAPIL qui transporte des hydrocarbures (gazole moteur, fioul domestique, supercarburant et essence d'automobile...) pour toutes les sociétés pétrolières.

Le risque principal est celui d'une fuite (épandage) avec des pollutions, pouvant être suivie d'une explosion et d'un incendie. Le risque d'explosion existe en cas de diffusion de vapeurs d'hydrocarbures dans l'air, à condition qu'elles atteignent certaines concentrations.

La plupart des hydrocarbures ont un caractère très volatil, et leurs vapeurs sont plus lourdes que l'air, facilitant ainsi l'accumulation dans les parties basses du relief et le cheminement au ras du sol, au gré des vents ou des courants d'air.

➤ **La canalisation de transport d'éthylène : canalisation DN200 CARLING-VIRIAT**

La canalisation de transport d'éthylène DN200, acheminant le produit de Carling (Moselle) à Viriat (Ain), concerne huit communes en Côte d'Or.

Préfecture de la Côte d'Or - DDRM 2012

L'éthylène, gaz incolore à odeur d'éther, est fabriqué à partir du gaz naturel ou de dérivés de pétrole. Il est à la base de toute la pétrochimie mondiale et à l'origine des plastiques, des emballages et de certains médicaments. Il est utilisé dans l'industrie de l'automobile, dans celle du bâtiment, des peintures, du mobilier...

Cette canalisation transporte de l'éthylène pur, sous pression en phase dite hypercritique (état homogène intermédiaire entre la phase liquide et la phase gazeuse).

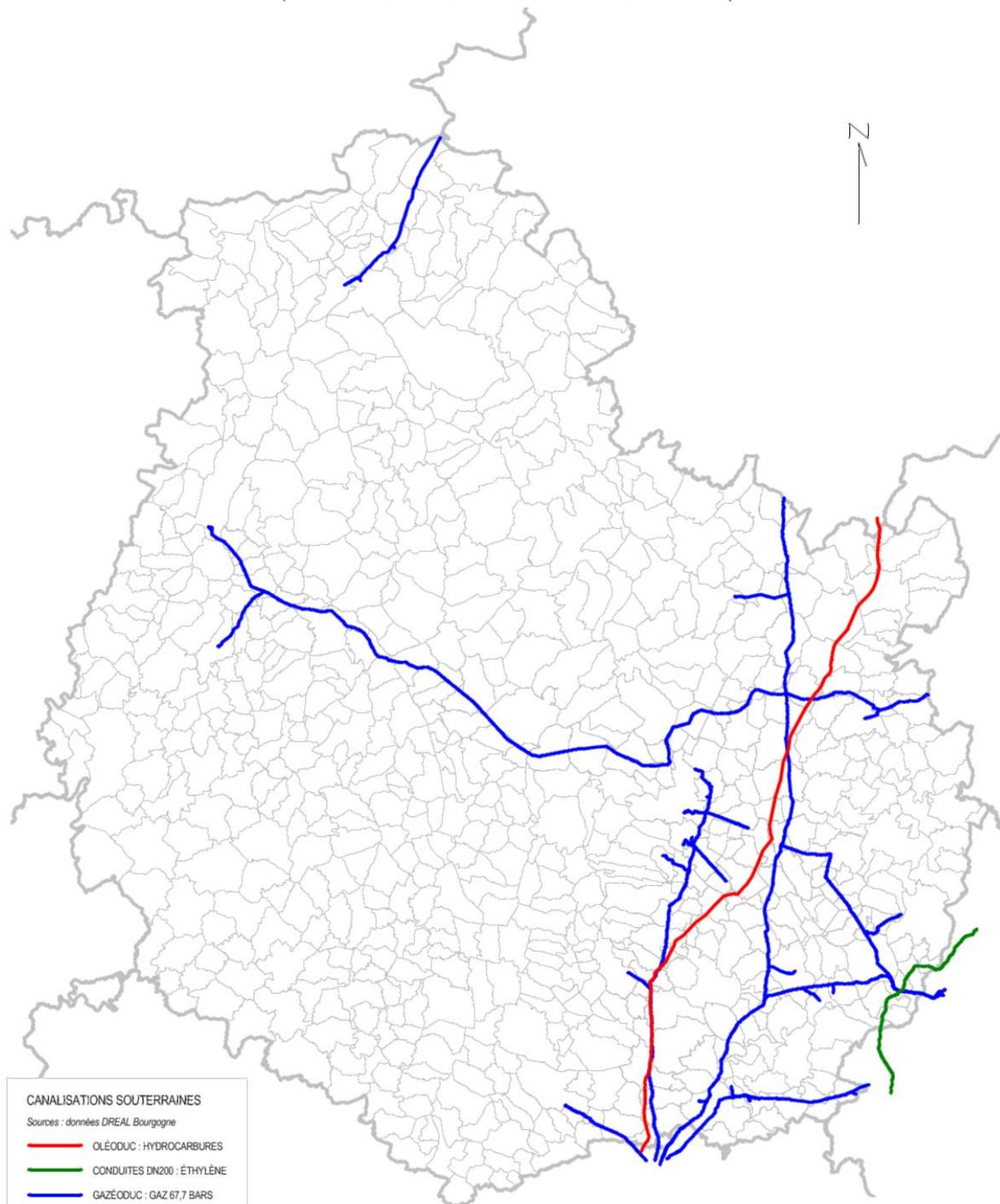
Gaz extrêmement inflammable à l'air, les fuites ou dispersions accidentelles peuvent provoquer un risque important d'incendie et d'explosion (brûlures). Par ailleurs, l'inhalation de fortes concentrations de vapeur peut produire des effets de somnolence, perte de connaissance... Cependant, l'éthylène n'est pas toxique. Il ne présente également pas de risque de pollution des sols car il se dilue dans l'atmosphère.

Une zone de vigilance, s'étendant jusqu'à 730m de part et d'autre du tracé, est associée à la canalisation (communes voisines = deux communes en Côte d'Or). Dans cette zone, peuvent être ressentis les effets d'une surpression minimale de 50 mbar en cas d'explosion d'un nuage d'éthylène suite à une rupture totale de la canalisation.



PREFET DE LA CÔTE D'OR

PRINCIPAUX AXES DE TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES
(TRANSPORT PAR CANALISATIONS SOUTERRAINES)



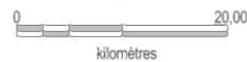
CANALISATIONS SOUTERRAINES
Sources : données DREAL Bourgogne

- OLÉODUC : HYDROCARBURES
- CONDUITES DN200 : ÉTHYLÈNE
- GAZÉODUC : GAZ 67,7 BARS

□ COMMUNE
□ DÉPARTEMENT

FOND DE PLAN IGM® BD TOPO 2011

DOCUMENT NON OPPOSABLE



D.2 - L'HISTORIQUE DES TMD DANS LE DEPARTEMENT

Dans les 10 dernières années, l'accident le plus grave a eu lieu en juillet 2008 sur la commune de Longvic, entre un camion et un train de fret transportant des hydrocarbures. Bien que spectaculaire, l'accident n'a fait aucune victime. Une fuite de carburant du réservoir du camion a produit une pollution dans un secteur sensible du fait de la présence de la nappe phréatique proche de la surface.



(Source SCA Dijon Céréales)

D.3 – QUELS SONT LES ENJEUX EXPOSES

Les principales voies de communication passent par des zones urbaines, où toutes les agglomérations sont susceptibles d'être impactées.

L'agglomération dijonnaise est particulièrement concernée de part la concentration du trafic routier, mais également la présence de voies ferrées importantes.

D.4 – LES ACTIONS PREVENTIVES DANS LE DEPARTEMENT

D.4.1 La réglementation en vigueur

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

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

- **le transport par route** est régi par l'Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route (ADR), transcrit en droit français par [l'arrêté du 29 mai 2009 modifié](#) relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »).
- **le transport par voie ferrée** est régi de la même façon par le [règlement international RID](#), et complété par l'arrêté français par l'arrêté « TMD » cité ci-dessus ;
- **les transports fluviaux** nationaux et internationaux du bassin du Rhin sont régis par le règlement européen ADNR, transcrit et complété en droit français par [l'arrêté du 5 décembre 2002 modifié](#) relatif au transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (dit « arrêté ADNR ») rentré en application le 1er janvier 2009.

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).

→ **Le transport par canalisation** est régi par [l'arrêté du 4 août 2006 modifié](#) portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz combustibles, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés et de produits chimiques.

Les dispositions [des articles R. 554-20 à R. 554-34 et de l'article R. 554-38 du code de l'environnement](#) déterminent les précautions que doivent prendre les entreprises et riverains avant de réaliser des travaux au voisinage d'ouvrages de transport, afin de préserver l'intégrité de ces ouvrages et la sécurité des biens et des personnes.

La réglementation fixe les règles de conception, de construction, d'exploitation et de surveillance des ouvrages 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 et seront prochainement disponibles dans un Guichet unique.

D.4.2 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 ou l'exploitation d'un ouvrage d'infrastructure de transport peuvent présenter de graves dangers.

Pour la Côte d'Or, les infrastructures concernées sont :

- l'aire autoroutière de Beaune-Tailly (A6), sur la commune de Tailly,
- l'aire autoroutière de Beaune-Merceuil (A6), sur la commune de Merceuil.

D.4.3 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 ...).

D.4.4 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.

→ 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).

→ 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 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.

Signalisation relative aux transports de marchandises dangereuses

**SIGNALISATION DES CITERNES
(WAGONS OU CAMIONS)**

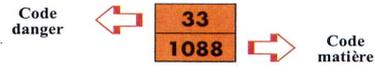
SIGNALISATION DE DANGER

■ PRINCIPE :

Les envois chargés et vides⁽¹⁾, réalisés en wagons-citernes et conteneurs-citernes, en wagons et conteneurs pour vrac sont assujettis à l'apposition de la signalisation de danger.

■ MATERIALISATION :

La signalisation de danger est réalisée par l'apposition de **panneaux - orange**, de chaque côté de l'envoi.



Nota : sur les conteneurs et conteneurs-citernes, le panneau - orange peut ne comporter que le code matière.

■ SIGNIFICATION DES NUMEROS DE CODE :

● **"Code danger" :**

Il permet de déterminer immédiatement le danger principal (1^{er} chiffre) et le ou les dangers subsidiaires de la matière (2^e ou 3^e chiffre). Lorsque le danger peut être suffisamment indiqué par un seul chiffre, celui-ci est suivi d'un zéro.

Le redoublement d'un chiffre indique une intensification du danger correspondant.

La lettre "X" devant les chiffres signifie l'interdiction d'utiliser l'eau.

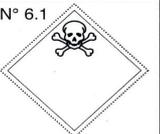
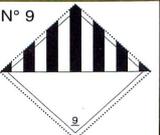
En général, la signification des chiffres est la suivante :

- 2 = Emanation de gaz
- 3 = Inflammabilité de gaz ou liquides
- 4 = Inflammabilité de solides
- 5 = Comburant (favorise l'incendie)
- 6 = Toxicité
- 8 = Corrosivité
- 9 = Danger de réaction violente spontanée.

● **"Code matière"** ou numéro ONU. Ces chiffres proviennent du répertoire international des produits dangereux.

Ces numéros sont destinés à renseigner les différents intervenants sur la nature du danger de la marchandise transportée (ou dernière marchandise transportée).

Renvoi ⁽¹⁾ : La signalisation de danger peut également s'appliquer aux envois en wagons et conteneurs constitués de colis contenant une seule et même marchandise (chargement homogène).

ETIQUETTES				DE DANGER			
N° 1 	N° 1.4 	N° 1.5 	N° 1.6 	N° 2 	N° 2 		
EXPLOSIF (MUNITIONS, POUDRES...)				GAZ SOUS PRESSION			
N° 3 	N° 3 	N° 4.1 	N° 4.2 	N° 4.3 	N° 4.3 		
INFLAMMABLE (LIQUIDE OU GAZ)		INFLAMMABLE (SOLIDE)	SPONTANEMENT INFLAMMABLE	DEGAGE GAZ INFLAMMABLE AU CONTACT DE L'EAU			
N° 5.1 	N° 5.2 	N° 05 	N° 6.1 	N° 6.2 			
FAVORISE L'INCENDIE			TOXIQUE	INFECT	TRANSPORT à CHAUD		
N° 7 D 	N° 7 A 	N° 7 B 	N° 7 C 	N° 8 			
RADIOACTIF (MODELE WAGON)	RADIOACTIF (CONTAMINATION)	RADIOACTIF (IRRADIATION et CONTAMINATION)		CORROSIF (ACIDE...)	DANGER AUTRE		

D.4.5 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, certains transports routiers sont interdits les week-ends et lors de grands départs en vacances.

D.4.6 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 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.

D.4.7 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.

D.4.8 L'information et l'éducation sur les risques

→ L'information préventive

En complément du DDRM, le maire peut définir les modalités d'affichage du risque transport de marchandises ou de matières dangereuses et des consignes individuelles de sécurité.

L'éducation et la formation sur les risques

- **La formation des professionnels** du bâtiment, de l'immobilier, des notaires, géomètres, des maires ...,
- **L'éducation à la prévention des risques majeurs** est une obligation dans le cadre de l'éducation à l'environnement pour un développement durable et de l'éducation à la sécurité civile.

D.4.7 Le retour d'expérience

L'objectif est de tirer les enseignements des accidents passés au niveau local ou non pour les dispositions préventives.

Ainsi, l'accident de 2008 a mis en évidence la nécessité de sécuriser la zone industrielle par la mise en œuvre de mesures concernant le passage à niveau, le trafic routier et ferroviaire.

D.5 – LE CONTROLE

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.6 – L'ORGANISATION DES SECOURS DANS LE DEPARTEMENT

D.6.1 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.

D.6.2 L'organisation des secours

→ Au niveau départemental

En cas de catastrophe, les dispositions du plan ORSEC seront mises application. Il fixe l'organisation de la direction des secours et permet la mobilisation des moyens publics et privés nécessaires à l'intervention. Au niveau départemental, le préfet élabore et met en oeuvre le plan ORSEC ; il est directeur des opérations de secours.

En complément des dispositions générales du plan ORSEC, le préfet a approuvé des dispositions spécifiques qui ont pour but de répondre à des problématiques de gestion de crise particulière tels que les transports de matières dangereuses :

- Dispositions spécifiques Autoroutes (A6-A31-A311-A36-A38-A39) ;
- Dispositions spécifiques Accident ferroviaire ;
- Dispositions spécifiques Transport de matières dangereuses non radioactives ;
- Dispositions spécifiques Transport de matières radioactives.

Le protocole TRANSAID est une démarche volontaire de l'industrie chimique. Il permet d'aider les services de secours en cas d'accidents de transport impliquant des matières dangereuses.

L'aide de l'entreprise adhérente peut-être apportée à deux niveaux :

1. Le conseil :
 - L'industriel apporte son expertise sur le(s) produit(s) impliqué(s) dans l'accident, le plus souvent par téléphone.
2. L'intervention :
 - L'industriel intervient directement sur le lieu de l'accident avec des moyens humains et matériels, en complément de ceux des sapeurs-pompiers.
 - Concrètement, lors d'un accident de transport impliquant des matières dangereuses, les services de secours ont la possibilité de :
 - Contacter le centre d'appui TRANSAID le plus proche de l'accident, pour obtenir des informations sur le produit ou les coordonnées d'une entreprise,
 - Consulter directement la base de données sur le site transaid.uic.fr, pour trouver les coordonnées des industriels pouvant les conseiller ou intervenir.

→ Au niveau communal

Le maire, détenteur des pouvoirs de police, a la charge d'assurer la sécurité de la population dans les conditions fixées par le code général des collectivités territoriales.

À cette fin, il prend les dispositions lui permettant de gérer la crise. Pour cela le maire peut élaborer sur sa commune un Plan Communal de Sauvegarde.

Préfecture de la Côte d'Or - DDRM 2012

Pour les établissements recevant du public, le gestionnaire doit veiller à la sécurité des personnes en attendant l'arrivée des secours. Il a été demandé aux directeurs d'école et aux chefs d'établissements scolaires d'élaborer un Plan Particulier de Mise en Sûreté afin d'assurer la sûreté des enfants et du personnel.

Pour plus d'information, vous pouvez consulter la fiche sur la sécurité civile.

→ **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.

La SNCF dispose de Plan d'Urgence Interne marchandises dangereuses (PUI). En Côte d'Or, ce type de plan concerne uniquement la gare de triage de Gevrey.