



GT TMD

—

Récapitulatif des
entretiens passés pour la
réalisation du livre blanc
du TMD en PACA

Le détail des entretiens qui ont permis de recueillir les points de vue des différents acteurs concernés par la problématique des risques transport de matières dangereuses (TMD) sont contenus dans ce rapport.

Le Cyprès a été chargé par le SPPPI d'établir un état des lieux de l'activité TMD en Provence-Alpes-Côte d'Azur, des problèmes rencontrés par chacun des acteurs afin d'établir des bases de réflexions pour les actions à venir du SPPPI.

Au cours de l'année 2003, des entretiens préliminaires avaient été menés pour évaluer les réflexions des acteurs sur l'activité TMD.

De nouveaux entretiens ont été réalisés en 2005 pour affiner le rendu et pour pouvoir intégrer les réflexions et propositions de chacun au livre blanc sur le TMD en PACA.

Au total, ce sont 81 professionnels qui ont interrogés et qui ont alimentés les travaux du SPPPI PACA sur le risque TMD.

Ce recueil permet d'aller plus loin que le résumé fait pour le livre blanc et d'obtenir une vision globale et détaillée des positions de chacun.

Acteurs rencontrés :

SERVICES DE L'ETAT		
DRE	M. MARTIN M. LUTTRINGER M. BRANTHOMME	P. 47
DDE 04	M. RENAUD	p. 46
DDE 06	Mme. FREDEFON	p. 45
DDE 05	Mme. DINOUCARD M. DELACLOS	p. 44
DDE 13	M. DACOUNTAUX Nicole BARTHELEMY	
DDE 83	M. Fontaine	
DDE 84	M. HADJI	p. 46
DRIRE	M. FRENGER M.SANDON M. NEYER	p. 49
SIRACEDPC	M. VANIEUX	

TRANSPORTEURS		
AMATO TRANSPORTS	M. AMATO	p. 35
AFFRETEMENT		
DELTA ROUTE	M. COLOMB	p.10, 28
TRANSPORT FOURNIER	M. FOURNIER	
SNCF	M. THERON Mme. MONNIER	p.12

COLLECTIVITES TERRITORIALES		
MARSEILLE	M. SOTTY M. BERON	p, 77
NICE	M. FERRAND M. REBOUL	p, 81
GRASSE	M. TATIN	p, 78
AIX EN PROVENCE	M. DONADIO	
MARTIGUES	M. CHEINET M. BOULERNE	p. 72, 74
PORT DE BOUC	M. GIOGETTI	
ROGNAC	M. LAPRUN	
OUEST PROVENCE	M. MICHEL M. CHAYOT	P, 79
TOULON	M. LHOPITAULT	
CONSEIL GENERAL 13	M. GARCIN M. SPAGNOLOT M. AVELINE	
CONSEIL REGIONAL	Mme. REGGIO	

INDUSTRIELS

SHELL	M. MARTINON M. MICHAUD M. DEPORT	p.13
ESSO	M. BASSAL M. HAUS M. KOVARICK	p.24
BP	M. DUFRENE M. SUZANN M. VIGGIANO Mme. BASSET	p.10, 26,39
ARKEMA St MENET	M. SUCCO	p. 37
NITO-BICKFORD	M. BERTON M. BIZART M. LAVAURE	p. 41

SYNDICATS ET STRUCTURES DE REPRESENTATIONS DES PROFESSIONNELS

TLF Méditerranée	M. MATTAR	p.10, 70
FNTR PACA	M. RELLA	p.21, 63
UMF	Mme. PASQUIER	p.8, 65
PRODAROM	M. GOURSOT M. BODIFIE	p.17, 62
UNOSTRA	M. FOURNIER	p.6, 33
UIC	M. ESPAGNACH M. AUTARD M. RUMEAU	p.9, 67

SERVICES DE SECOURS

SDIS 13	Commandant BECARI M. LEJEUNE Major MORA Capitaine POYART Major MORA	p.15, 52
BMP de Marseille	Major D'ô	p. 54

GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES

PAM	Commandant MOYSAN Mme. DEVEZE M. MEYRONI	p.19, 59
ESCOTA SPSE	M. PERSIN M. ABERT	P. 57

Compte-rendu des entretiens préliminaires (2003)

UNOSTRA**21 AOUT 2003**

Monsieur Fournier est un personnage haut en couleur ! Il évoque :

- ↳ les problèmes de climatisation dans les camions où les moteurs tournent tout le temps, entraînant une surconsommation (et de la pollution) ;
- ↳ le prix de revient du transport, pour lequel le gasoil compte pour 30 % ;
- ↳ les risques liés au carburant : un réservoir contient entre 400 et 1 000 litres de gas-oil pour une autonomie 3 000 km (il est interdit de dépasser 1 000 litres sans tomber sous le coup de la réglementation sur les matières dangereuses mais il peut y avoir plus de 600 l dans la remorque !) ;

Info : tous ses camions sont géolocalisés par système GSM (téléphone cellulaire).

Le transporteur n'est qu'un élément de la chaîne du TMD, mais c'est le plus voyant.

L'UNOSTRA est le syndicat le petit en nombre d'adhérents mais il représente beaucoup de petites entreprises.

Les personnels travaillant dans le transport routier de matières dangereuses sont formés, mais ils ont le même salaire que les autres chauffeurs. La formation est largement assurée par l'APTH (association professionnelle du transport d'hydrocarbures) qui représente les chargeurs. Monsieur BONNET et le délégué régional.

Les pistes de travail évoquées par Monsieur Fournier :

Pour l'UNOSTRA, les trois problèmes principaux sont : le chimique conditionné, les liquides inflammables et le chimique vrac. Le principal problème est celui des conteneurs de produits chimiques en import, qui arrivent de pays hors union européenne (Extrême-Orient) sur le port autonome de Marseille, et qui souvent n'ont pas de fichiers sécurité. Il faut associer les services d'accès du port et les douanes. Il est important que dans le groupe de travail se trouvent les transitaires, qui n'ont pas de conseiller sécurité et qui agissent « pour compte de ». Les contacts sont les suivants : Monsieur MARCOREL pour les transitaires et Monsieur REVERCHON de l'union maritime et fluviale, pour les compagnies maritimes.

Il y a beaucoup de travail de prévention à faire pour les entreprises qui possèdent des camionnettes de moins de 3.5 tonnes, car il n'y a pas d'acquit ; elles ne connaissent pas les étiquetages.

Un autre problème est la surcharge, et les « bi-train ». Une demande de l'UNOSTRA serait d'avoir plus de contrôleurs, il n'en existe que vingt-huit en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Autre inquiétude potentielle : la traversée de Marseille par les camions mais aussi par les trains.

Autre sujet : l'armée. Il faut récupérer des informations sur les trafics, les flux, les formations de chauffeur, etc.

M. Fournier recommande de rencontrer Pascale AMATO qui est une référence sur la réglementation et le TMD en général.

Au cours de l'entretien, Monsieur Fournier évoque une anecdote qui est arrivée dans sa propre entreprise. En septembre 2001, lors d'un transport de nuit, un feu se déclare sur la remorque d'un camion suite à un échauffement de l'essieu. La remorque contient du « glyphosate », qui est un désherbant et un polluant marin.

Le chauffeur décroche le tracteur et préviens et le péage de Pau. Les pompiers arrivent et arrosent la remorque. La classe de danger était alors 6.1. L'ensemble des documents du transport était en règle ; l'entreprise n'a pas été inquiétée. L'événement a eu un coût de 15.000 €uros pour la remorque, 46.000 €uros pour le chargement, et plus de 1 millions d'€uros pour la dépollution !

Union Maritime et Fluviale

11 septembre 2003

L'UMF est la fédération professionnelle de tous les métiers portuaires (voir plaquette). Ceux-ci sont tous très différents et l'UMF organise la formation, l'information, l'informatique portuaire (système PROTIS). Les transporteurs routiers ne sont pas représentés au sein de l'UMF.

PROTIS organise la gestion des passages portuaires de toutes les marchandises en ligne régulière, en import et en export, sauf pour la Corse et les hydrocarbures en vrac. Protis est sous le contrôle de l'UMF et géré par MGI (Marseille Gyptis International) ; le logiciel appartient au port.

M. Martin demande si avec Protis, il serait possible de constituer, pour engager les réflexions, une base de données constituée avec l'ensemble des professionnels, qui contiendrait des informations qualitatives et quantitatives ; comment agréger les données, les mettre à disposition, etc.

L'UMF est consciente que tout retard de navire entraîne des problèmes de stationnement routier ou ferré, à l'extérieur de l'enceinte portuaire, car le parking dans l'enceinte est très réglementé. Il existait des solutions alternatives, qui ont été abandonnées : le CEPAR (parking près de La Madrague) ou une carrière au Rove.

C'est un problème important, immédiat et qui entraîne des coûts importants ; Mme Touyet propose de faire du benchmarking auprès des autres ports pour savoir quelles solutions ont pu être trouvées.

Qui inviter au groupe de travail ?

M. REVERCHON, président de l'UMF union maritime et fluviale de Marseille Fos

M. MARCORELLES, président de l'AOTM association des transitaires organisateurs de transports multimodaux

Mme CAPAROS, de l'AACN association des agents consignataires de navires

M. MAHÉ, du CMAF comité marseillais des armateurs français

Le transitaire est le mandataire des chargeurs : il n'a pas le choix des voies ni des moyens ; il organise le passage des frontières ; la profession est peu réglementée.

Le commissionnaire de transport a la responsabilité des moyens de transport et des sous-traitants : la profession est réglementée par une attestation de responsabilité délivrée par la DRE.

Les conseillers à la sécurité : ils ne sont pas obligatoires s'il n'y a pas de manipulation de la marchandise (pas d'entreposage, donc pas de parking de camions).

Des problèmes existent sur le port : au cours de la première semaine de septembre, un conteneur en provenance d'Inde est arrivé avec une fuite de produit très dangereux, alors qu'il n'était pas déclaré.

M. Sacher : Les conteneurs de MD sont-ils repérés et des manipulations supplémentaires sont-elles effectuées (mises ensemble) ? Mme Touyet ne sait pas

UIC**25 août 2003**

Pour Monsieur Rumeau, le principal problème du transport de matières dangereuses est la communication. Les communes situées à proximité des sites de production connaissent le sujet, mais les communes éloignées ont beaucoup d'inquiétude. Il faut donc leur apporter des informations sur la gestion des transports matières dangereuses, sur l'intervention, sur la conception des citernes, sur les procédures suivies, etc.

Pour Monsieur Espagnach, l'idée du public est que la réglementation n'est pas appliquée et que le TMD est inéluctable (la traversée de Marseille par des matières dangereuses par train). Le public se base sur les événements médiatiques même si ceux-ci font suite à un irrespect de la réglementation : par exemple l'accident du camion citerne sur le Jarret à Marseille, alors que la circulation de TMD est interdite sur route à Marseille.

Il existe des points noirs, le groupe de travail doit se donner pour objectif de les identifier et de les hiérarchiser. Il sera également très important d'afficher la volonté de faire disparaître certains de ces points noirs. Pour Monsieur Rumeau, il y a une obligation de mieux canaliser les flux, de mieux les sécuriser, sans créer de stockage sur des aires publiques. Il faut analyser les trois grands types de flux suivants : du producteur vers des stockeurs ou grandes entreprises de transformation (inter-Seveso), du producteur vers un intermédiaire qui assure un dispatching, des producteurs vers le marché.

Liste des sujets qui pourraient être traités par le GT du SPPPI :

Des questions « très intéressantes » se posent sur les différentes problématiques autour du port autonome de Marseille : les parkings à l'extérieur du port, les stockages à l'intérieur de l'enceinte, les contrôles, les équipements des zones de stockage, la communication vers les chargeurs, les transporteurs, etc. Il faut que le DRE demande rendez-vous avec Monsieur BRASSART, directeur du PAM.

Trouver des zones tampon sécurisées, des plates-formes logistiques (chez le transporteur ? ou zone à créer) en essayant de ne pas les multiplier. Pour Monsieur Autard, il est également important de connaître les possibilités de stockage des petites entreprises, car il existe des problèmes au niveau des « tractionnaires » : ce sont des sociétés individuelles qui ne font que tracter un chargement sans plus-value ; souvent de petites structures artisanales qui ne peuvent pas être comparées à des grandes entreprises de transport qui ont une logistique importante. Il sera difficile de toucher tous les transporteurs de moins de 3.5 tonnes, mais il faudra sensibiliser les messageries aux problèmes de colisage et de groupage.

Les changements de modes de transport : le cabotage côtier, une meilleure et plus grande utilisation de la voie navigable du Rhône.

La saturation des aires de stationnement sur les autoroutes.

Les dérogations en cas de problème ou en cas de grève.

Monsieur Luttringer indique qu'il existe 3 500 à 4 000 entreprises de transports en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Il semble important d'inviter au groupe de travail l'ensemble des acteurs du contrôle et des forces de l'ordre : les CRS, les gendarmes, les douanes, les procureurs de la République (11 dans la région).

Monsieur Branthomme souhaiterait disposer des chiffres de l'UIC sur les grands flux de TMD générés par les grands industriels ; idem auprès de l'UFIP pour la distribution d'hydrocarbures dans les stations service. Dans le travail réalisé par le CYPRES en 1997, il existait des indications chiffrées et des éléments sur ce qui est fait par l'industrie pour bien gérer le TMD. Il faut les remettre à jour ces données.

Il faudra également récupérer les études de transit (1999) et les PSS TMD dans lequel il y a des comptages et des flux.

TLF, BP Chimie, DELTAROUTE, CITAIX**5 septembre 2003**

Le GT commencera le 30 septembre dans l'après-midi, part une réunion de lancement. Il est prévu pour cette réunion :

Un rappel de la réglementation route et fer, par le service « Régulation et contrôle des transports » de la DRE (sachant que le maritime est une problématique prise en compte, mais que sa réglementation ne sera pas présentée ce jour).

Le témoignage d'un chargeur (peut-être BP)

Le témoignage d'un transporteur, pour que les non-spécialistes sachent comment les transporteurs prennent en compte la réglementation (la demande est alors faite à Monsieur Mattar).

Les objectifs de ce GT sont de deux ordres :

Bâtir un observatoire du TMD en PACA, alimenté et piloté par les professionnels du TMD qui serait un outil opérationnel pour tous les acteurs du TMD : les professionnels, les collectivités et les associations.

Annoncer dès la prochaine séance plénière du SPPPI les premières actions sur le TMD, dans le sens du travail effectué par le SPIRAL.

Les invités au GT seront les participants au SPPPI, ainsi que les autoroutes (ASF et ESCOTA) pour avoir un rappel pédagogique sur le TMD, par territoire.

Le climat actuel est tendu après l'arrêté de la préfecture des Alpes Maritimes sur l'oxyde d'éthylène. Cette décision risque d'avoir de grandes incidences sur les organisations en terme de flux, de coût et de fiabilité du transport.

Le transfert de mode route/rail est possible, en ce qui concerne cette matière, mais il suppose une durée de trajet de 5 jours, alors que 24 heures sont suffisantes pour un transport uniquement routier. De plus, ce mode combiné implique le stationnement de l'oxyde d'éthylène au centre de Marseille (la gare de transfert est au Canet), avant d'être acheminée, tandis que par route, la matière reste stationnée sur des aires d'autoroute. BP se pose la question d'une éventuelle délocalisation. Ceci causerait la perte de 150 emplois (BP Lavéra + sociétés de transport routier) et ne résoudrait pas le problème des 30 000 tonnes d'oxyde d'éthylène transportées par pipeline entre BP Lavéra et Lyondell à Fos-sur-Mer. Ceci remettrait aussi en cause le site de Lavéra qui devait devenir prioritaire dans la production des dérivés de l'oxyde d'éthylène.

Les transporteurs routiers vont attaquer l'arrêté préfectoral des Alpes Maritimes.

Les besoins des transporteurs par rapport au GT :

Recensement de ce qui se fait sur le TMD et mise à la connaissance de tous.

Effort de communication sur la contrepartie des matières dangereuses : contexte économique par exemple.

Prise en compte de la problématique des centres urbains, même si les sites industriels sont prioritairement péri-urbains.

Prise en compte de la problématique des aires de stationnement, sur route et sur autoroute.

La réglementation impose des temps de repos aux transporteurs, mais les aires de stationnements ne sont pas suffisantes et/ou pas adaptées.

La question a déjà été soulevée puisque BP s'est interrogé sur le coût de ce stationnement (non pris en compte) et le CETRA (?) a commencé un inventaire des aires de stationnement poids-lourds.

Étudier la faisabilité de l'inter-modalité et du transport combiné. La question est de savoir comment peut être géré le problème des interfaces entre les différentes réglementations Mer/Route/Fleuve/Fer (notamment entre l'ADR et le RID). Pour les transporteurs, ce

n'est pas forcément une question réglementaire, mais simplement parce qu'il s'agit de cultures complètement différentes (par exemple les transitaires maritimes qui ne connaissent pas forcément les risques des matières dangereuses en conteneur).
Pour le transport vers le maritime, les

Il est précisé ici que le programme à soumettre au GT se doit d'être applicable.

Une question : les réflexions du GT SPPPI vont-elles avoir des répercussions sur les organisations en terme de flux, de coût et de faisabilité ?

M. MATTAR distribuera un fascicule le 30 septembre.

SNCF**10 septembre 2003**

Pour le 30 septembre, la SNCF expliquera la réglementation RID (10 minutes). L'objectif, pour M. Neyer, est de montrer que les opérateurs sont sérieux et que les réglementations sont en place. Le premier objectif est de se comprendre et d'informer le public, les élus, les associations.

M. Villemin estime que dans les CLIC, le public montre beaucoup de méconnaissance : les professionnels ont du mal à être persuasifs, ils sont confrontés à l'ignorance, donc à l'inquiétude.

M. Villemin dit que la SNCF possède les statistiques de l'accidentologie par fer (avant 1997, les chiffres étaient données par le Ministère). Ces chiffres ne sont pas publiés car la SNCF a peur de « l'interprétation ».

M. Martin pense que ces chiffres doivent alimenter une base commune aux chargeurs, opérateurs, administrations ; par mode, par produit, dans le temps... pour anticiper les problèmes, se poser les bonnes questions au bon moment et réaliser des arbitrages, ce que le SPPPI s'attachera à faire.

M. Villemin estime comme d'autres, que les contraintes réglementaires sont bonnes pour la sécurité mais pas pour les coûts ou les délais : une contrainte sur un seul opérateur entraîne une concurrence économique.

Par ailleurs, des améliorations ici peuvent poser des problèmes ailleurs : les accords internationaux avec l'Italie font que les wagons ne sont plus inspectés à la frontière (Vintimille), mais ils sont stockés, vides et non dégazés à la gare de Caronte (Martigues) en attente de remplissage par Géogaz.

Un sujet important à traiter pour M. Villemin : comment faire cohabiter les réglementations ferroviaires et maritimes, qui s'opposent ? Les wagons de classe 1 (explosif) et de classe 8 (nucléaire), ne peuvent entrer sur le port que le jour de l'embarquement. Si le navire est en retard, les trains doivent repartir car le RID interdit de laisser ces wagons en stationnement. Une solution avait été trouvée pour les explosifs entre la SNCF et la SNPE qui acceptait de stoker ces wagons, mais cette solution n'est plus possible : les wagons doivent repartir vers le chargeur !

Alors qu'il y a des faisceaux d'arrière quai disponibles dans l'enceinte du PAM !

La SNCF, qui n'est pas un service public, ne peut en appeler aux préfets pour régler ces gestions d'interface

Il ne faut pas oublier RFF, réseau ferré de France, dans le groupe de travail. C'est le gestionnaire de l'infrastructure, qui doit pouvoir offrir un service à la SNCF, mais aussi à d'autres opérateurs étrangers, éventuellement (ouverture à la concurrence depuis le 15 mars 2003).

SHELL**27 août 2003**

Les participants se présentent au travers d'un tour de table initié par Monsieur Deport. Il en profite pour rapidement exposer les objectifs de cette réunion qu'il rappelle comme étant informelle (en insistant sur ce point).

Monsieur Branthomme et Monsieur Pourtain présentent les objectifs du SPPPI, la problématique liée à l'oxyde d'éthylène dans le département du 06 et les orientations d'un groupe de travail sur le thème des matières dangereuses.

Monsieur Deport et ses collaborateurs présents semblent particulièrement intéressés par un tel groupe de travail et semblent vouloir y participer pleinement notamment en voulant tester le questionnaire OD (origine – destination). Toutefois, il nous précise que cela ne sera pas évident de rentrer trop dans le détail et c'est la raison pour laquelle il accepte volontiers de servir de test. Shell représente un minimum de 400 camions/jour (pleins et vides) en entrée sortie, en dehors des installations de Grande Bastide.

Avant de présenter leurs attentes, ils précisent leur manière de travailler : Shell veut être à la pointe dans ce domaine comme dans d'autres en matière de sécurité. Cela fait partie de la politique SQAS (système d'évaluation de la sécurité et de la qualité : référentiel AFAQ).

Tous les transporteurs acheminant les MD de Shell doivent respecter de nombreux critères. Au moindre écart, cette société est exclue des sous-traitants de Shell. Au-delà du respect d'indicateurs, suivi par questionnaires, des inspections sont réalisées chez les entreprises de transport. Enfin, chaque véhicule est inspecté lors de chaque chargement.

De plus, Shell et « l'ensemble » des producteurs-utilisateurs d'oxyde d'éthylène et d'isocyanate utilisent des transporteurs clairement définis, identifiés et contrôlés. Ces transporteurs ne posent pas de problème. Mais c'est le mode (routier) et les itinéraires de transport qui doivent sans doute être discutés, par rapport à l'exposition des populations et/ou l'environnement à ces types de matières particulièrement dangereuses.

En revanche, Shell éprouve de sérieuses craintes quant aux livraisons des produits entrants. En effet il arrive parfois des camions aux citernes fuyardes ou dans des états douteux. Dans ce cas, Shell accepte ces véhicules qui entrent obligatoirement dans l'établissement et ne repartent que lorsqu'ils sont sécurisés (vidange, nettoyage,...). Cette responsabilité à un coût, toutes les entreprises du pourtour de l'étang ne l'assument peut-être pas, donc Shell souhaite une réflexion sur ce sujet, pour ne pas avoir des camions « va fuir ailleurs » !

Le site Shell représente une surface de 1 000 hectares, avec quatre entrées, la proximité de nombreuses entreprises utilisant ou non des MD et les agglomérations de Berre et Rognac. Le réseau routier est dense avec de nombreux ronds points. Malgré la distribution de plans, plaquettes, un site Internet, il arrive régulièrement que des camions se perdent et s'arrêtent en pleine ville de Berre pour demander leur chemin.

Ce problème vient du manque évident de signalisation sur le domaine public ; le Préfet et les Maires ont été sollicités depuis plus d'un an, sans résultat pour l'instant.

Pour monsieur Deport, ce problème doit être récurrent autour de tous les sites industriels, il devrait être simple à régler et traité en priorité. Cela montrerait la volonté qu'ont les pouvoirs publics à s'attaquer au délicat sujet des TMD, car beaucoup de questions sont posées par la population et leurs représentants dans le cadre des CLIC.

Pour le TMD, tous modes confondus, tous les adhérents de l'UIC et du CEFIC (conseil européen des fédérations de l'industrie chimique) peuvent accéder à des bases de données internationales sur les transporteurs. Chacun d'eux doit respecter 500 critères très divers. Le SPPPI pourra avoir accès à ces bases en faisant la demande directement au CEFIC.

Pour le mode ferroviaire en France, le seul interlocuteur est la SNCF, même si les wagons viennent d'un autre pays : se sont les motrices de la SNCF qui tractent sur le territoire national. Shell a de sérieux problème avec ce mode de transport :

En cas de grève SNCF, les trains de marchandise sont supprimés avant les trains de voyageur ; le chargeur ou le client est averti très tard et les marchandises (dangereuses) peuvent parfois attendre quelques jours.

Il n'est pas évident que la SNCF sait exactement où se trouvent les marchandises sur les rails, alors qu'elle le garantit. Une anecdote : Il y a quelques temps Shell a reçu un train complet de moutons. La société devant les recevoir aurait-elle réceptionnée des MD de Shell ? Cela n'est pas acceptable.

Les consignes de sécurité pour le personnel de la SNCF ne sont pas les mêmes que celles de Shell, et une formation des cheminots semble difficile car ils changent très régulièrement. Pourtant quels que soient les co-traitants, transporteurs ou non, l'application stricte des consignes ne pose pas de problème. Autre anecdote : régulièrement l'été, les machinistes arrivent en « short, Marcel, tongs, cigarette ». Les consignes de sécurité Shell veulent l'expulsion immédiate de cette personne avec rapport à sa hiérarchie. A chaque fois la Shell se retrouve dépourvue de train pendant quelques temps.

L'approvisionnement du Port de la Pointe se fait par bateaux (environ 250 par an). Le pont ferroviaire pivotant du canal de Caronte doit être actionné par la SNCF. La mairie de Martigues interdit la traversée de la ville par les bateaux entre 6h30 et 22h00. Là encore pour des raisons sociales (durée du temps de travail), il est particulièrement délicat de demander à la SNCF de faire pivoter le pont la nuit, car la manipulation dure plus d'une heure.

Shell imagine que les autres industriels ont des soucis similaires avec la SNCF et pense qu'il serait intéressant d'y regarder de plus près. Le contexte du SPPPI pourrait peut être apporter des améliorations et des solutions sur quelques points sans toutefois créer des mouvements sociaux ! Dans tous les cas elle se demande comment la SNCF pourrait assurer le transport combiné si l'ont ne cherche pas à favoriser ce mode. Pour info, la SNCF a sa propre entreprise de transport routier.

SDIS 13**21 août 2003**

Monsieur Martin introduit le programme de travail : il est important d'anticiper les demandes, avant qu'apparaissent des problèmes éventuels.

L'objectif du SPPPI est de réduire le risque : on va vers la saturation de certains axes, même si l'augmentation de trafic est due plus aux voitures particulières, il faut donc affiner le système d'observation, l'étendre aux produits et aux territoires concernés, connaître les flux entrant et sortant dans certaines zones ainsi que le transit dans les départements et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, améliorer la signalétique (pour des transporteurs étrangers qui ne connaissent pas les itinéraires).

Il est également important de connaître les flux et les aires de stationnement autour du PAM (port autonome de Marseille), grand générateur de TMD, aussi bien sur les sites de Marseille que de Fos. Il est nécessaire de connaître les aléas générés par les livraisons d'hydrocarbures liquides dans des zones urbanisées pour éventuellement trouver des itinéraires alternatifs.

L'objectif final est de transférer et transport de matières dangereuses de la route vers d'autres modes : le fer, la voie d'eau (Monsieur BECCARI insiste sur le fait que le Rhône n'est pas très bien défendu au point de vue de l'accidentologie).

La loi du 30 juillet 2003 prend en compte le transit de matières dangereuses : des études de dangers sont possibles sur certaines zones du territoire en dehors des installations classées.

Une réunion de lancement du GT SPPPI TMD est prévue le 30 septembre après-midi au CYPRES. L'ordre du jour sera le suivant :

Lancement officiel du groupe de travail par le DRIRE et le DRE

Informations pour les élus ou les associations sur la réglementation ADR à RID

Exposés par un chargeur (BP ?) et un transporteur

Définition d'un programme de travail : mise en oeuvre de l'observatoire sur les flux, les itinéraires et les territoires traversés. Ce travail permettra de connaître les enjeux régionaux (points noirs). Une double entrée sera possible : soit par les produits soit par les territoires. Cet observatoire doit avoir l'adhésion des professionnels.

Sur ce sujet du TMD, le SDIS est très peu acteur en prévention mais très présent en prévision, dans les plans de secours en particulier les PSS et autres.

Pour le groupe de travail, le SDIS peut donner les éléments prévus en cas d'accident TMD dans le SDACR (schéma départemental d'analyse et de couverture des risques). Mais il n'a pas été pris en compte les situations de groupage ou de parking. Il sera important de l'avoir pour une préparation opérationnelle (les seules prises en compte de groupage sont réalisées dans le cadre du PPI de la gare de triage de Miramas : ce travail reste à faire sur Lavéra, sur Arles, etc.).

Le SDIS pourrait également faire une analyse statistique fine de l'accidentologie (côté intervention) par rapport aux données nationales ou locales, détenues par la DRE, dans le cadre d'un retour d'expérience. Pour le commandant Beccari, il serait très intéressant de croiser le REX de la DRE avec le REX des pompiers. Pour les feux de forêts par exemple, il y a une fiche type à remplir pour chaque incendie, par tous les services ; on pourrait proposer la même chose pour les accidents TMD.

Les attentes du SDIS, pour ce GT SPPPI :

Connaître les particularités (produits, itinéraires, aires de parking) : il n'a pas d'analyse assez fine des produits ou des flux, il ne faudrait pas passer à côté de produits exceptionnels. Il existe pourtant des sources qui permettent de connaître relativement finement les transit : par exemple les données ESCOTA du tunnel du Mirabeau donnent la classe 7 (nucléaire)

dont les flux sont dépendants de Cadarache, mais aussi une valeur relativement précise du trafic sur l'A51 entre Manosque et Aix-en-Provence.

Une connaissance mutuelle, des transporteurs en particulier.

L'accès à une base de données pour savoir à qui appartient le contenant et le contenu.

Des relations institutionnalisées avec des organisations professionnelles.

Une anticipation dans l'organisation des trafics : La création d'un pôle d'activité qui génère des transports devrait avoir lien avec le SDACR. Donc des consultations inter-services, même sans études de danger. Par exemple pour CLESUD, il est prévu une augmentation de trafic (par 3 ?) dans la bretelle de Saint-Martin-de-Crau. Quelle prévention dans l'attente de la construction de la plate-forme multimodale ?

Connaître et regrouper tous les documents réglementaires sur le transport de matières dangereuses, ainsi que tous les plans de prévention qui traitent de ses sujets : les PSI (plan de secours \$\$) pour les pipelines les PIS (plan d'intervention secours) pour les tunnels et les PSS (plan de secours spécialisé transport de matières dangereuses) pour les départements. Dans ces documents la chaîne de l'alerte est décrite, mais il y a aussi des données de comptage.

Connaître les aires publiques et privées où peuvent être stockés des véhicules en attente.

Améliorer la sécurité du terminal conteneur du PAM : existe-t-il une zone spécifique aux matières dangereuses sur le terminal conteneurs, avec bacs de rétention, matériels de lutte ou de prévention ? Le PAM de Fos est couvert par le BMP, mais le SDIS peut souvent être plus rapidement opérationnel sur zone. Il faut avoir des précisions pour les quais de déchargement afin d'envisager une préparation opérationnelle. Les données de matières dangereuses sur les conteneurs sont pratiquement inexistantes.

Améliorer l'information et l'alerte des populations. Par exemple le lycée Pesquet à Arles n'a pas de consigne, alors qu'il transite devant sa porte en une heure plus de produits que les quantités pouvant être stockées dans une entreprise classée Seveso. S'il y a un accident, l'alerte étant très difficile près d'un site Seveso préparé, comment cela se passerait-il ailleurs ? [pour info, en cas d'accidents, les pompiers dressent des périmètres "a priori" : pour un risque de Blève, 500 m, pour un risque toxique 300 m sous le vent, pour un risque inflammables, 50 m]. Pour le SDIS, une réflexion opérationnelle et le travail de superposition et aléas et des enjeux sont très importants. C'est très lourd, mais ce sera certainement très utile pour les élus dans le cadre de l'aménagement du territoire, ainsi que pour l'information du public.

PRODAROM Grasse

20 août 2003

Monsieur Neyer fait l'introduction : de nombreux problèmes commencent à apparaître sur le transport des matières dangereuses : la fermeture de la frontière italienne, l'interdiction de circuler pour l'oxyde d'éthylène, les demandes du public en particulier dans les commissions locales d'information de concertation...

Monsieur Bodifée est de mauvaise humeur !

PRODAROM ne représente qu'une partie de la profession des arômes à Grasse ; de plus les industriels sont de petits chimistes et le transport généré par leur activité est faible par rapport à l'ensemble des matières dangereuses transportées. Il ne pourrait représenter que 5% des TMD sur la région grasseoise par gros porteurs, si l'on intègre les livraisons d'hydrocarbures aux stations service ou à l'aéroport ! Les principaux industriels susceptibles de stocker des MD sont installés dans la plaine. Les approvisionnements des petites unités qui subsistent en centre ville se font par petits porteurs.

Néanmoins la conscience sur le thème a été développée, puisque PRODAROM a organisé, sur trois ans, des informations pour les conseillers matières dangereuses, conformément à la réglementation ADR. Ces formations concernent le personnel des usines ainsi que les transporteurs.

Les principaux trafics (huiles essentielles, produits organiques, arômes alimentaires) concernent toutes les entreprises qui font des mélanges. Ils sont regroupés dans le temps : les départs ont lieu en plein jour de 15h30 à 18h30 ; les principales origines et destinations sont Marseille et Gênes.

PRODAROM est un syndicat professionnel qui ne compte que 2 permanents, donc une faible capacité pour absorber d'autres tâches que celles qui lui sont imparties par les adhérents PACA et du reste de la France (Syndicat national)

PRODAROM ne dispose d'aucune donnée statistique émanant de ses adhérents.

Le SPPPI, qui est leader de ce groupe de travail, va élaborer un squelette de questionnaire qui sera affiné avec PRODAROM auprès des industriels adhérents et non adhérents.

Les questions seront posées sur :

- les conditionnement (citernes, fut, cartons),
- la taille des véhicules de livraison,
- les flux,
- les horaires de livraison,
- les itinéraires empruntés,
- les sociétés de transport utilisées,
- les lieux de livraison,
- les origines des produits.

La question des flux sera difficile à traiter car il n'y a pas que les ICPE soumises à autorisation qui génèrent des transports ; les entreprises soumises à déclaration peuvent représenter 50 % des MD transportées.

Certains produits, utilisés par certaines entreprises (par exemple le "DIBAH" intermédiaire de synthèse pour le Clou de Girofle, toxique) peuvent amener des problèmes de concurrence et de secret industriel : la connaissance des quantités reçues par une entreprise amène à connaître leur part de marché !

Les chiffres, s'il y en a, devraient être agrégés ou resteront confidentiels.

Monsieur Neyer dit qu'il voudra rajouter, dès 2004, des questions sur le transport des matières dangereuses dans le questionnaire annuel réalisé pour la DRIRE auprès des installations classées.

PRODAROM se propose comme point d'entrée, pour réaliser une enquête auprès de « la parfumerie grasse élargie ». Le syndicat contactera ses adhérents et les autres - par exemple CHARABOT, qui est le troisième parfumeurs français mais qui n'est pas adhérent de PRODAROM, ou ISNARD, qui est le fournisseur des solvants pour pratiquement toutes les usines grassoises.

Conclusion de la réunion :

Le SPPPI fait une maquette du questionnaire, PRODAROM la teste auprès de quelques adhérents pour connaître les sensibilités aux questions posées puis le diffuse largement et assure la cohérence des réponses.

Port Autonome de Marseille

15 septembre 2003

Monsieur Martin introduit : il existe du transport de matières dangereuses, dont les nœuds sont les entreprises Seveso ; le trafic routier est en constante augmentation, la DRE souhaite développer l'inter modalité...

Le programme de travail que s'est fixé le SPPPI, dans deux sous-groupes de travail : collecter les données et hiérarchiser les enjeux, par produit et par territoires ; connaître ce qui s'est fait ailleurs pour tenter de l'appliquer en Provence-Alpes-Côte d'Azur ; éventuellement traiter des problèmes ponctuels.

Le commandant Moysan se pose en garant de la réglementation. C'est son rôle, il doit faire appliquer à la lettre des textes qui garantissent la sécurité. Aucune dérogation ne doit être acceptée sinon elle peut entraîner des dérives, en particulier de la part des acteurs commerciaux du port, qui ne voient souvent que la contrainte financière.

M. Moysan est conscient que l'enceinte portuaire est plus sûre que le stationnement extérieur (des élus ont d'ailleurs fait des demandes dans ce sens), mais le règlement des ports maritimes (RPM) est très clair et il donne des délais d'acceptabilité des matières dangereuses avant embarquement. Ces délais ne peuvent être discutés.

M. Moysan a néanmoins proposé que la réglementation locale, qui doit être appliquée le 1^{er} janvier 2004, rallonge ces délais, pour certaines matières en container (hors explosifs et nucléaire, hors colis et vrac ou palettes) et pour certains modes de transport (fluvial et ferroviaire), réputés plus sûrs que d'autres (route).

Beaucoup d'informations recueillies sur le TMD dans le port de Marseille (et les ports en général) :

Pour tout ce qui concerne le trafic hors enceinte portuaire (grillagée), dans le territoire du PAM (la zone industrialo-portuaire de Fos), le commandant n'est pas l'interlocuteur : il faut voir le directeur général.

✓ Les transitaires ne sont pas clairs, ils obéissent seulement à une logique commerciale ; ils peuvent « protiser » des conteneurs « dry-sec » et remettre, en main propre au commandant du navire, un manifeste de matières dangereuses qui ont donc stationné illégalement dans l'enceinte portuaire.

Le contrôle des matières dangereuses dans le port n'est que déclaratif : il n'y a pas de mesure ; seule la douane peut vérifier le contenu par rapport à la déclaration. Le nouveau système, qui remplacera PROTIS dans quelques mois, permettra de récupérer les manifestes et sera en relation avec le système SOPHIE, logiciel de la Douane.

Le RPM date de 1990, un règlement des MD dans le port date de juillet 2000 ; le projet de modification de la réglementation locale a été transmise à la DRIRE et aux six maires concernés (Marseille, Martigues, Fos, Port-Saint-Louis, Berre et Chateaufort) ; Nota : il ne traite pas de la circulation dans la zone industrielle de Fos. Il n'y a eu que peu de remarques des maires.

Le port est sous l'autorité du Préfet terrestre et non du préfet maritime.

Une études des dangers des terminaux (pour ceux hors compétence DRIRE) à été transmise à la DRIRE.

Une autre difficulté est liée aux conteneurs ou colis en import ; les chargeurs en sont conscients, mais c'est plus difficile à faire admettre par les transitaires, les transporteurs routier ou les importateurs commerciaux.

Si une infraction est constatée, la sanction systématique est le gardiennage, très cher.

Le suivi par la justice des verbalisations est très faible.

Il existe des marchandises qui entrent sur le port pour être rechargées sur terre : ce n'est pas autorisé.

Pour le vrac liquide (hydrocarbures), il existe des règles dans le RPM, pour les marchandises comme pour les soutes (avitaillement).

Pour la circulation marine, il existe un arrêté préfectoral commun, pris entre le préfet terrestre et le préfet maritime.

Ne pas avoir de possibilité de stockage ou de parking dans l'enceinte portuaire est un problème connu, il est lié aux conditions de passage (temps de transit). Seule la SNCF a trouvé un dépôt « tampon » à la SNPE pour les explosifs. Pourquoi n'y a-t-il pas de dépôt ?

car il n'y a jamais eu d'étude sérieuse des capacités exigées

il y a un coût de construction (normes « Seveso »)

il y a un coût de gardiennage+ hébergement + éloignement des centres de vie

donc un surcoût pour les transporteurs ; donc pas de demande.

Il faut voir Michel Perronet qui a travaillé sur ce sujet.

De nombreux documents de réglementation existent (à se procurer ?) : règles de l'OMI, SOLAS, ISGOTT, recueil IGC, code IMDG...

Des statistiques existent (tableau joint), mais M. Moysan estime qu'il y a en réalité 10 à 30% de marchandises dangereuses en plus, du fait de fausses déclarations ou d'omission de déclaration.

M. Lemé évoque le problème de surcharges des véhicules en sortie de port : c'est connu par le PAM ; il faudrait faire des contrôles systématiques à la sortie des terminaux.

Quelques réflexions du commandant Moysan :

- ✓ Les transporteurs routiers ne souhaitent pas se mettre sur PROTIS, car ils ne pourraient plus tricher.
- ✓ Il n'est pas favorable pour discuter avec des gens qui ont des positions politiques, donc peu objectives.
- ✓ Le port de Marseille représente 40% de l'approvisionnement pétrolier de France : on ne peut pas accepter des élevages de moule, des plaisanciers ni autres pêcheurs...
- ✓ Il veut rester prudent sur l'information, car « les autres ne peuvent pas comprendre » le rôle (réglementaire) de sécurité du commandant de port.
- ✓ Mais il participera si le directeur général le demande.

FNTR

8 septembre 2003

La FNTR est la fédération nationale des transporteurs routiers qui regroupe environ 450 adhérents en PACA, surtout des PME.

Plusieurs problèmes sont évoqués par Monsieur Grella :

Les containers de matières dangereuses sur le PAM, aussi bien à Marseille qu'à Fos.

Il y aurait une augmentation du fret en container, donc sûrement du fret de matières dangereuses, car les navires sont de plus en plus gros.

Pour la FNTR, il y a une différence de problème entre le trafic local et le trafic international. On peut considérer que toutes les matières dangereuses produites dans la zone industrielle de Fos-Berre et allant vers le port sont du trafic local. Pour résoudre toute difficulté, il suffit de se mettre d'accord avec les chargeurs : de la bonne volonté permettrait de bien traiter la question des matières dangereuses.

Pour ce qui est de l'import, c'est plus difficile car on ne sait pas très bien ce qui arrive.

Stationnement

Les transporteurs calculent leur trajet pour se présenter dans les délais à l'embarquement. Mais il peut y avoir des retards de navires, d'autant qu'il y a des avantages financiers consentis aux armateurs pour réaliser des escales en fin de semaine. Si le transporteur arrive 1 ou 2 jours avant l'embarquement, ils seront obligés de stationner en ville, sans mettre les plaques oranges, car il n'y a pas d'aire aménagée, il y a des restrictions au stationnement des MD en ville, etc.

Il existait un projet "CEPAR" qui était un parking de camions situé « chemin de la Madrague ville » avec des navettes vers la Joliette, pour que les chauffeurs puissent rencontrer les transitaires. À cause du problème des matières dangereuses, problème non résolu, le parc a fermé, il y a environ dix ans.

Ce problème du stationnement a pourtant été résolu dans la grande distribution, où les flux sont gérés par la mise en place de rendez-vous de livraison.

Une proposition serait de pouvoir re-facturer les parkings en cas de retard des bateaux.

Les transporteurs demandent des aires de stationnement aménagées et des dérogations sur le temps de travail, en particulier si le conducteur doit se rendre de Marseille à Fos (une distance de 70 km de parcours en environ une heure).

Encombrement

Il y a des pics horaires et des pics pendant certaines journées par exemple le jeudi le vendredi, aux abords des terminaux conteneurs.

Une anecdote : les horaires d'ouverture pour récupérer un conteneur vide sont les suivantes : de 8 h 30 à 16 h, alors que les horaires d'ouverture pour apporter des conteneurs pleins sont les suivantes 7 h à 21 h. Compte tenu des attentes, les transporteurs détellent les remorques pleines pour récupérer les vides, avant de livrer les conteneurs pleins. De nombreuses manipulations sont nécessaires ; la sécurité laisse à désirer. Ce problème semble crucial : les manutentionnaires ne sont pas formés à la sécurité des MD. Monsieur Grella propose de vérifier les protocoles de circulation et de sécurité chez les manutentionnaires de conteneurs. Ceux-ci ont-ils des conseils en sécurité ?

Il faut donc inviter les transitaires et les manutentionnaires au groupe de travail. Il faut connaître les quantités de matières dangereuses conteneurisées en transit par le port : voir Chantal ELMAN (?).

Il faudrait avoir des éléments pour savoir comment est traité le problème des matières dangereuses dans d'autres ports : Le Havre, Rotterdam, Barcelone, Bordeaux.

La circulation de MD au centre des villes

Le dépôt Giraudon à côté de la plage des Catalans à Marseille

Il entraîne beaucoup de trafic.

Les messageries

il y a tout à faire : elles ne connaissent pas la réglementation sur les matières dangereuses.

Les livraisons d'hydrocarbures pour les stations services en ville

Ce sont des quantités importantes qui sont livrées, surtout de jour. Mais si on obligeait les livraisons de nuit, on augmentera le coût des livraisons de 20 à 25 %.

Il faut intégrer au groupe de travail les gérants indépendants et/ou les acheteurs des grandes surfaces pour régler ce problème d'hydrocarbures.

Pour connaître les flux de livraison d'hydrocarbures par camions en desserte locale, il pourrait judicieux d'interroger les dépôts pétroliers sur les quantités fournies et les heures de livraison.

Une question est posée sur la réglementation des stations services : pourquoi le butane est-il stocké à côté des pompes ?

Pour les hydrocarbures en distribution locale, il y a beaucoup d'artisans. Mais pour les citernes de produits chimiques les transports sont surtout gérés par de grandes entreprises qualifiées.

Par contre, beaucoup d'entreprises se partagent le marché des matières dangereuses sur conteneurs ou les citernes conteneurisées.

Le stationnement sur les aires d'autoroute

Elles sont saturées en juillet et août. Si les camions stationnent sur les bretelles, ils peuvent être verbalisés ; ils sont donc amenés à continuer de rouler, sans faire de pause (réglementaire) après quatre heures trente de conduite. Ils risquent donc aussi d'être verbalisés.

La réglementation sur le temps de travail

En France nous sommes soumis aux trente-cinq heures ; il existe une réglementation sur les pauses, les attentes, le travail de nuit, etc. En Espagne, les temps d'attente ne sont pas décomptés, ce qui augmente la concurrence. Si le coût français augmente par un renforcement de la réglementation, les parts de marché françaises vont diminuer.

Il faudrait inviter la DRTT, direction régionale du travail dans les transports, Monsieur BONELLO, à participer au groupe de travail du SPPPI.

Les visites techniques obligatoires

Elles sont réalisées par le service des mines. Il y a plus de trois mois d'attente et certains chauffeurs roulent sans vignette sur la carte grise.

Le transport inter-modal

Fer-Route

Michel Branthomme indique que le tunnel ferroviaire de Monaco est bloqué pour les matières dangereuses. Le transfert vers l'Italie se fait donc par train, via Modane. La question est posée : si ça marche pourquoi ne pas continuer et ainsi se priver de transport routier vers l'Italie ?

Route-Maritime

Il existerait une nouvelle ligne de cabotage de Fos à Savone (région Ligure) dans un programme intitulé Marco Polo.

Le problème du RoRo (Roll-on – Roll-off : cabotage côtier) est le suivant : met-on le tracteur et le chauffeur dans le ferry, avec tout les coûts associés (temps de travail) ? C'est un problème de réglementation sociale.

ESSO**5 septembre 2003**

M. Martin présente le problème : la DRE veut favoriser l'inter-modalité car les itinéraires se saturent. La DRIRE veut diminuer les risques et l'impact sur les enjeux. Le GT du SPPPI veut connaître les flux, les stationnements, hiérarchiser les points noirs, par produit, par territoire et donc établir une base d'information « transports » composée de données publiques et privées, en associant les régions limitrophes, y compris l'Italie. Il faut aussi anticiper sur les décisions telles que la limitation du transport d'oxyde d'éthylène dans les Alpes-Maritimes.

La raffinerie de Fos-sur-Mer est un des deux sites ESSO en France, avec Port Jérôme, en Normandie. Fos alimente la moitié sud-est de la France, suivant une ligne Bordeaux Strasbourg.

M. Bassal donne quelques indications des flux de la raffinerie :

- ✓ Entrée - ESSO raffine environ 5 000 000 tonnes de brut par an
- ✓ Sorties (chiffres 2002) :
 - 50% pipelines, (mode privilégié)
 - 23% bateaux,
 - 18% wagons,
 - 13% camions.

Le personnel extérieur est suivi comme le personnel ESSO (y compris les chauffeurs de camion ; les statistiques d'accident sont intégrées dans les chiffres de la société mère.

Le GPL ne sort de la raffinerie ni par camion, ni par wagon, mais seulement par pipes vers Rhône-Gaz (qui expédie par wagon ou bouteilles) ou vers Lavéra pour une expédition par bateaux.

Camions

Il y a environ 30 000 camions par an qui sortent de la raffinerie : produits blancs, froids, en desserte locale (essences, kérosène, distillats) ; soufre liquide (700 camions) ; produits noirs, chauds, en desserte sud de la France – Bordeaux, Toulouse, Lyon - (bitume, fioul). La distance de livraison maximum est fonction de la température : les bitumes sont chargés à 155°C et doivent être déchargés à 130°C, soit au plus 24 heures de transit.

Les produits blancs sont destinés en général aux stations services (il y a environ 800 stations ESSO en France), mais les hypermarchés ont tendance à se servir plutôt chez DPF. Le kérosène est destiné aux aéroports de Marseille, Istres et Nice ; pour ce dernier, le dépôt est à Puget-sur-Argens (Var).

Il y a une optimisation des transports vers les stations services, puisque les niveaux des cuves sont mesurés en continu et les demandes d'approvisionnement sont gérées automatiquement.

Il existe aussi une optimisation du camionnage, qui contribue à la sécurité, mais qui a été dictée aussi (surtout ?) par des raisons économiques (diminution des distances de transport, donc des coûts) : C'est SHELL qui livre les clients d'ESSO sur Marseille, et en contre partie, ESSO livre les clients de SHELL sur Toulouse.

Un gros travail de formation a été fait pour améliorer la sécurité de la circulation routière ; la « division service clients » gère les flottes de camion.

Deux points noirs routiers sont signalés par ESSO : le goulet d'étranglement de Port-de-Bouc et le restaurant routier du rond-point de Fos où de nombreux camions sont stationnés aux heures de repas.

D'autres TMD sont générés pour le fonctionnement même de la raffinerie : environ 1 000 camions par an de produits chimiques divers (additifs, javel, soude, acides...), en provenance locale ou de Lyon.

M. Martin demande s'il ne serait pas possible de grouper les arrivages avec les confrères. Ceci pourrait amener à choisir le rail plutôt que la route, et ainsi désengorger et fluidifier l'autoroute A7 en vallée du Rhône.

Maritime

À Lavéra, ESSO génère un trafic d'environ 1 bateau par jour. Il y a 3 inspecteurs de port pour assurer la sécurité.

Pour les navires : les bruts sont amenés par une filiale de EXXON-MOBIL ; les produits raffinés sont confiés à bateaux affrétés ou sous contrat spécifique. Certaines cargaisons de brut peuvent être partagées pour optimiser les bateaux.

Il existe un petit trafic de caboteurs à partir de Fos pour l'approvisionnement de dépôts côtiers, par exemple Port-la-Nouvelle.

Fer

Pour le rail, ESSO regrette le manque de traçabilité des transports (trajets, délais, arrêts). C'est du personnel SNCF qui manipule les wagons en raffinerie (quelle formation a-t-il ?). Les voies sont inspectées par la SNCF.

BP**28 août 2003**

Monsieur Frenger et Monsieur Sacher présentent les objectifs du SPPPI : la définition des points noirs, les éliminations de ses points noirs, et la communication. Pour la DRE, il faut monter un observatoire du TMD en PACA, pour la DRIRE, il faut réaliser des actions correctives autour des points noirs.

La préoccupation de BP est le transport d'oxyde d'éthylène en particulier dans les Alpes-Maritimes. C'est un produit critique car toute modification du transport peut avoir des impacts sévères sur l'activité de BP ; cela peut conduire à l'arrêt de certaines unités.

Le transport inter-modal de l'oxyde d'éthylène est possible, mais ceci augmente peut-être les risques : il faut que le camion puisse être chargé sur un train à la gare du Cannet à Marseille et l'expédition est obligatoire vers Metz car il n'y a pas de ligne intermodale à Vintimille.

Le transport par train de l'oxyde éthylène est possible ; 3 wagons sont expédiés par BP toutes les semaines en Italie via Vintimille. S'il y a une interdiction dans les Alpes-Maritimes, il faudra que les wagons passent par Modane, puis par la Suisse.

Donc, s'il y a une interdiction de ce produit sur la route, les autres infrastructures n'existent pas.

Monsieur VIGGIANO voudrait intégrer le temps du transit dans le calcul du risque : pour livrer leurs clients en Italie, il faut 1 seul jour par camions alors qu'il en faut six par wagon !

M. Suzanne propose que le SPPPI fasse de l'oxyde d'éthylène un chantier pilote pour le TMD. Monsieur Viggiano pense que si l'on réussit à trouver des solutions alternatives, économiquement viables, pour l'oxyde d'éthylène, ce sera un bel affichage ! Le risque serait « d'ouvrir la boîte de pandore » et de ne pas arriver à une solution.

Monsieur Sacher remarque qu'après l'arrêté préfectoral des Alpes-Maritimes, il n'est peut-être pas opportun de faire de l'oxyde d'éthylène un chantier pilote immédiatement, car il existe d'autres sujets à traiter, par exemple les hydrocarbures liquides en ville ou les gares de triage.

BP, de toute façon, avancera ; des financements industriels sont possibles, par exemple des investissements dans des containers. Mais il faut que le groupe de travail ait une vision prospective : quel l'avenir pour la région demain ? Tourisme et/ou industrie ? Pour Monsieur Viggiano, cette réflexion est liée au développement régional, elle a donc une dimension fortement économique. Il faut associer au SPPPI les chambres de commerce et le Conseil Régional. Le pire sera qu'avec tout la bonne volonté qu'on puisse avoir, on n'arrive pas, pour des raisons budgétaires, à faire mieux : chacun se replierait sur son propre territoire (administration, industriels...). Et l'image que l'on donnerait à l'extérieur serait extrêmement négative pour la région...

Pour BP il existe également d'autres problèmes à traiter :

- ✓ le stockage de produits dangereux chez les transporteurs le week-end ;
- ✓ le maillage des infrastructures.

BP demande quelle est la part (économique) du TMD dans le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes ?

La copie d'une présentation faite par BP au Préfet du 06 est remise au CYPRES en séance.

Il y a eu un incident avec de l'oxyde d'éthylène le 4 juillet à Rouen où un PPI a été déclenché : il faut trouver les éléments de retour d'expérience.

Compte-rendu des rencontres individuelles (2005)

Les transporteurs

Delta route

2005

La profession de transporteur est représentée au niveau syndical de manière très atomisée puisqu'il existe 4 principaux syndicats en France (TLF, UNOSTRA, FNTR et l'OTRE ayant moins d'impacte sur la région).

La société dans le groupe Charles André.

Société spécialisée dans le TMD depuis une quarantaine d'année. Delta route est une filiale à 100% du groupe Charles André qui est spécialisé dans le transport du vrac :

- liquide
- pulvérulent (poudre alimentaire minérale ou plastique)

Les matières transportées ne sont pas toutes dangereuses car seulement 53% de leur chiffre d'affaire correspond au TMD. Cette spécialisation dans le TMD fait naître chez eux une culture forte autour des spécificités de la MD. Cette culture s'est déclinée en procédures, en mode opératoire, en formation qu'ils appliquent à toutes leurs activités de transport même celle concernant des matières non dangereuses. Le TMD est en quelque sorte une carte de visite, une image de marque qui est mise en avant vis à vis de leur client pour expliquer qu'ils sont spécialistes de la MD et ainsi sont tout à fait à même de réaliser un transport dans les conditions de qualité et de sécurité identiques à celles entreprises pour la MD.

Le groupe a 72 années d'existence.

Le développement du groupe s'accompagne par des métiers de stockage et de logistique toujours lié à la notion de vrac ou de pétrochimie (pas de stockage de carton d'ordinateurs par exemple).

Chez Delta route, on retrouve toutes les activités existantes pour le groupe Charles André plus ou moins développée. Delta Route fait parti des trois transporteurs spécialisés et reconnus dans la région car la MD représente 95% de leur CA.

Responsabilité du PDG.

M. Colomb est PDG de Delta route ce qui signifie qu'il assume une responsabilité civile et pénale pour l'entreprise. Ainsi, les procès verbaux sont adressés à son nom.

Concurrents.

Certains de leurs concurrents ont développé des structures avec des agences, des établissements secondaires voire avec des filiales avec à la tête de chacune des entités de ces sites de production des directeurs. De ce fait, ils ont détaché la responsabilité pénale de la personne qui a sur le site le pouvoir opérationnel. Cette situation implique un changement en terme de qualité de service, en terme de décisions, de choix quand la responsabilité pénale est bien établie. Le métier de TMD est un métier à part et il ne se sent pas représentatif de ce qu'est le monde du transport routier, et pas solidaire avec les pratiques du monde du transport routier. Il se sent plus proche de ses clients industriels car les valeurs que le groupe véhicule sont des valeurs d'industriels : rigueur, précision, efficacité, sécurité.

La gestion du TMD

Le conseiller à la sécurité est responsable légal de l'entreprise. Le TMD est géré via une structure qualité, hygiène, sécurité, environnement avec un homme à la tête de cette structure qui a délégation d'autorité du PDG pour agir dans tous ces domaines. Des moniteurs sécurité (4 personnes pour une structure de 300 salariés) sont chargés de faire respecter les procédures en effectuant des contrôles et assurent la formation. Pour diffuser

et partager la culture existante autour des thèmes de HSQE, un comité sécurité dans l'entreprise se réunit trimestriellement réunissant des membres provenant des différents secteurs de l'entreprise. De la même manière, se réunit un comité de direction deux fois par mois. Dans la prise de décision du comité de direction, le critère sécurité est pris en compte au même titre que le critère rentabilité, faisabilité, stratégie de développement.

PROBLEME

Les industriels pour des raisons qui leur sont propres (diminution des coûts, d'optimisation des moyens et de productivité accrue...) perdent toute notion de ce qu'est la matière dangereuse. Depuis quelques années (5 à 10) ce phénomène de prise en compte des impératifs économiques se développe et ainsi ils emploient des entreprises de transport moins fiable (moins cher) au niveau de la qualité du transport de leur MD. Quand on parle de sécurité, il ne faut pas avoir de raisonnement productiviste. Il y a une notion d'équilibre entre un transport sécurisé et un coût respectable à retrouvé car cet équilibre existait il y a quelques années. De grandes entreprises qui s'affiche comme des entreprises citoyennes, qui expliquent que l'environnement fait parti de leur cœur de métier, que la sécurité et l'environnement est la première priorité de leurs actions. En réalité, ils sont intéressés par le fait de faire rouler les camions le plus possible, les chauffeurs le plus longtemps possible à un moindre coût. De plus, ils ont des difficultés à s'engager auprès de sa société au cours des négociations. Les industriels audient des entreprises de transport qui correspondent bien entendu à leurs critères de sécurité et à un moindre coût.

L'acquisition de marchés.

Aujourd'hui se pratique dans le domaine du TMD la technique de l'appel d'offre par enchères inversées sur Internet. Le lot proposé pouvant correspondre à des milliers de tonnes transportées dans toute l'Europe, est estimé à un prix proposé par le client. Ce client informe du jour et de l'heure auxquelles il va mettre le lot en vente. Les transporteurs sont donc appelés à enchérir. La pression économique fait que les propositions d'offre vont en diminuant jusqu'à des prix qui pourrait mettre à mal l'entreprise en terme économique ; ces prix obligerait à tricher avec les réglementations et avec la décence professionnelle qui impliquerait que les choses soient faites en toute sécurité. La pression peut amener à commettre l'irréparable c'est à dire de diminuer les coûts en matière de sécurité en changeant une procédure qualité par exemple faire la révision du véhicule tous les 20000 km au lieu de tous les 10000km. Cela ne veut pas dire que l'entreprise sera victime de plus d'accident mais à long terme, il existe une inertie qui peut conduire à des conséquences irréversibles.

Il est de la responsabilité du transporteur de décliner la proposition mais ensuite, l'entreprise est exclue et passe en dehors des marchés.

Le conteneur citerne (30m³) permet de faciliter les transports intermodaux.

La politique drogue et alcool.

Les transporteurs ont développés des politiques très strictes dans le domaine de la sécurité : la politique drogue et alcool repose sur des fondements assez simples mais qui doivent être appliqués avec une rigueur absolue.

- Tous les salariés de l'entreprise signent un engagement dans lequel ils reconnaissent la nocivité de la consommation de l'alcool et de la drogue. Ils acceptent le fait que dans l'entreprise, soit complètement banni toute consommation de drogue et d'alcool quelque qu'en soit la quantité. L'entreprise se dote des moyens de s'assurer que cette politique est respectée : contrôles menés par des personnes habilitées et selon un procédure spécifique.
- Une visite médicale préalable à la signature du contrat de travail est demandée à la médecine du travail qui prévoit un dépistage de la consommation de drogue et d'alcool.

La formation des employés.

Chaque opérateur d'exploitation c'est à dire ceux qui gèrent le trafic suit des formations et des qualifications spécifique à la MD. Les conducteurs au delà des stages réglementaires suivent des programmes de formation internes poussés portant sur la conduite, la manipulation des produits, le comportement : hygiène de vie, instruction sur la consommation alimentaire, les risques de somnolence après un repas trop appuyé. En effet, leur comportement peut avoir des conséquences directe sur leur activité (problèmes de cholestérol pouvant engendrer des maladies cardio-vasculaires par exemple un chauffeur peut être victime d'un infarctus au volant d'un véhicule transportant de la MD). La formation permet de décrire les produits dangereux, quel type d'équipement existe, que faut-il faire en cas de fuite, comment réagir en cas d'accident routier...

La réglementation : une bonne chose...

La réglementation est ce qu'elle est, ils ont obligation de l'appliquer. Les lois, les arrêtés et les réglementations internes (telles que celle du PAM), la réglementation en générale est globalement bien faite. Une réglementation certes crée des contraintes à une entreprise comme Delta Route et va en crée encore plus au entreprises peu ou mal structurées dans la réglementation, elle préserve les entreprises qui mettent en place des politiques de sécurité telle que la leur et permet de les mettre en valeur. Certains transporteurs arrêtent de faire de la MD car cela devient trop compliqué. Par exemple, si la réglementation prescrit l'ajout d'un nouvel équipement de sécurité, cela peut décourager certains car il y a le coût de ce nouvel équipement, la gestion de la distribution, l'entretien, l'utilisation par les conducteurs... Ainsi, la concurrence s'élimine au fur et à mesure des réglementations. Ces mesures réglementent la concurrence.

Le problème du non respect de la réglementation

Ce qui pose problème est le non respect de la réglementation par un pan entier de la profession. Lui-même a procédé à des mises à pied et des licenciements de conducteur qui roulaient trop vite alors que d'autres entreprises ne respectent pas les règles de vitesse et de temps de conduite.

Delta route a mis en place un système de contrôle de la vitesse de suivi des chauffeurs, ils les informent, ils les forment puis ils prennent des mesures coercitives à leur rencontre jusqu'au licenciement quitte à s'exposer à une attaque au prud'homme par le chauffeur pour licenciement abusif. Sachant que dans la région, les tribunaux de prud'homme (de Martigues) donne systématiquement raison à l'employé contre l'employeur qui parce qu'il est patron est forcément quelqu'un de malsain, qui triche, qui ment et qui essaye de s'enrichir sur le dos de ses employés et n'a aucune considération pour la valeur humaine des hommes. Un jugement a statué durant le mois de juin en faveur d'un chauffeur qui avait été licencié pour vol de marchandise qui en outre a été condamné auprès d'un tribunal civil pour vol et escroquerie. Delta Route a été condamné pour licenciement abusif car le vol selon eux ne constitue pas un motif de licenciement.

La réglementation est parfois trop dense et peu adaptée (inapplicable)

Le deuxième reproche à la réglementation est que quand une loi est publiée, les moyens pour l'appliquer sont inexistants. Puis quand on se rend compte qu'elle n'est pas appliquée, un deuxième texte est éditée qui s'ajoute à la première, créant ainsi des contraintes supplémentaires là où en premier lieu, il suffisait de faire respecter la loi (par exemple la circulation routière aujourd'hui, le gouvernement se préoccupe de faire respecter les limitations de vitesse par des démonstrations de force alors que pendant des années, les vitesses ne faisaient pas l'objet de contrôles).

En tant qu'employeur, il n'a pas le droit de demander combien il reste de points sur le permis de ces chauffeurs. De plus dans le cas où le permis de conduire est retiré à un conducteur

de PL de MD, entre le moment où le chauffeur reçoit la convocation de la gendarmerie ou de la police et le temps où le chauffeur porte le permis, il peut se passer quelques jours pendant lesquels il peut présenter son permis à l'entreprise et ainsi en mentant mettre en infraction l'entreprise pour laquelle il travaille. *Il pourrait être proposé de mettre en place une procédure d'information de l'entreprise au même titre que l'employé de l'enlèvement de permis.*

Enfin le dernier reproche à la réglementation est d'établir des lois inapplicables. Il y a trois quatre ans, un protocole de sécurité doit être établis pour expliquer les risques spécifiques aux sites étant amené à être livrés, récapitulant les moyens de secours, les équipement de sécurité sur le sites ainsi que les comportements des différents acteurs. A priori, c'est une bonne mesure qui permet à chacun de le faire réfléchir à la problématique de la sécurité. Cependant, certaines usines ne veulent pas établir ce protocole. La responsabilité de la mise de porté à connaissance incombe aux visiteurs des usines. Ainsi, il incombe à Delta Route de porter à connaissance les protocoles de sécurité à ses chauffeurs.

L'ADR s'applique à l'Europe et il existe plusieurs adaptations pour chaque pays. Il lui apparaît que la concurrence est déséquilibrée du fait de la lourde et contraignante réglementation proposée par la loi française. Il note de plus qu'il n'existe pas de conseillers à la sécurité dans les autres pays. (Un conseillé à la sécurité affirme le contraire donc c'est une information à vérifier.)

LES INFRASTRUCTURES

Le réseau routier est bien conçu, dense et bien entretenu. La problématique des restrictions de circulation dans les tunnels et du manque de stationnement est évoquée. Il n'existe pas en nombre suffisant de places spécialisées pour les MD. La réglementation impose un espacement de 10 mètres entre deux camions de TMD. En pratique, la question est de savoir comment on fait. En effet, quelle infraction choisir ? Celle de se garer à moins de dix mètres d'un autre TMD ou bien de rouler plus de quatre heures et ainsi transgresser la réglementation sociale.

L'interdiction du passage des MD dans les tunnels du Mt Blanc, du Fréjus maintenant et par les cols de Tende et du Montgenèvre implique une création de dangers ailleurs et par exemple une saturation de l'autoroute A8 (cependant, M. Persin de la société Escota a fait mené une enquête pour apprécier les conséquences des interdictions de circulation dans le tunnels du Fréjus. La conclusion est une légère intensification du trafic mais loin de ce qui avait été prévu par les discours alarmiste de certains).

M. Colomb évoque un manque de concertation par crainte et par peur quand sont prises des décisions.

L'accident de Los Alfaques incluant de l'oxyde d'éthylène a conduit à un drame horrible mais qui a permis d'amorcer la construction d'une réglementation sur le TMD.

Quand des interdictions sur les horaires sont émises comme c'est le cas du transport d'oxyde d'éthylène dans le département des Alpes Maritimes, une augmentation des risques d'accident la nuit est à craindre.

Le transport ferroviaire

Selon lui, le transport par train n'est pas fiable en terme de qualité de service en effet ils sont incapables de dire où se trouve un conteneur de MD sur leurs voies. Le préfet n'est pas responsable des voies de chemin de fer et c'est pour cela qu'il a interdit le transport d'oxyde d'éthylène par voie routière. Ainsi, un train contenant 800 tonnes d'oxyde à été constitué et passera début 2006 par toutes les villes côtières entre Fos sur Mer et l'Italie.

Novatrans et CNC sont chargés de commercialiser les sillons ainsi que de coordonner l'ensemble des marchandises à transporter afin de constituer les trains. Aujourd'hui, ils ont une activité très restreinte.

LE LIVRE BLANC

- ↳ Les vérités doivent ressortir, la langue de bois doit être bannie.
- ↳ Que ressorte la non prise en compte des effets secondaires suite à une prise de décision.
- ↳ Il n'existe pas de concertation ou peu avec les professionnels. Il existe un fort à priori anti-camion.
- ↳ Il existe d'autre part un manque de volontarisme face à cette problématique et une manque d'intérêt à trouver des solutions.

UNOSTRA**2005**

Il n'existe aucune cohérence dans l'organisation du TMD, il n'y a que des évitements ce qui implique que les transporteurs pour ne pas être verbalisés contournent la réglementation, enlèvent les plaques pour stationner sur la voie publique. Les transporteurs étrangers européens sont soumis à l'ADR mais il n'est pas respecté puisqu'il n'existe aucun contrôle dans les pays alentours.

PROBLEMES

L'armée

Un Plan de Déplacement urbain a été mis en place à Marseille mais le plan de déplacement choisi par l'armée fit qu'ils faisaient transiter des missiles (classe 1) sur le cours Lieutaud.

Le transport en vrac (citerne)

Pour les produits transportés en citerne, il y a 4 ou 5 transporteurs qui s'en chargent et qui sont très bien formés. Ils répondent presque parfaitement à la réglementation (impératifs de sécurité et de formation) car ils sont contrôlés par le chargeur. En effet, il existe une co-responsabilité entre le chargeur et le transporteur définie par l'ADR.

Mr Fournier transporte tout ce qui est conditionné en carton en bidon, en fût. Aucune précaution n'est prise dans le transport des produits conditionnés. Sont mélangés dans le même camion des MD, de l'électroménager et de la nourriture. Ceci est dû à une réalité économique ainsi que par manque de moyens.

Le PAM

Le problème sur le PAM se situe au niveau des marchandises importées, il n'y a pas 5% des MD en conteneur qui sortent avec les plaques. Cela vient de la mondialisation et des différences de concept de MD. En Asie, la réglementation n'est pas du tout la même qu'en Europe ou qu'en France et quand des conteneurs sont importés, ils ne savent pas comment traiter les conteneurs. C'est le jour où il y aura un accident grave dans l'enceinte du port que peut être la réglementation sera appliquée à tous et que les conteneurs seront munis de plaques et de fiches de sécurité. Les cultures en termes de MD sont très différentes en fonction des différents pays d'Europe et du monde (condition d'obtention d'un permis PL en Bulgarie, Tunisie ?).

A l'export, si le navire n'est pas là, les transporteurs sont obligés d'attendre et une fois de plus d'enlever les plaques pour ne pas risquer d'être verbalisés.

Les réalités financières priment sur la sécurité publique.

Il existe des stockages non autorisés de nitrate d'ammonium (qui sert à fabriquer des engrais et de la nitroglycérine pour faire des bombes).

PROPOSITIONS

Il propose que les signalétiques interdisant les camions de MD soient mieux disposées et pas quand il est trop tard car cela implique une fois de plus que le transporteur enlève les plaques (filmé par les caméras d'Escota) pour ne pas avoir de problèmes.

Il propose des formations poussées sur les matières dangereuses et sur l'ADR pour les forces de l'ordre (CRS, police, gendarme) car un erreur des pompiers (arrosent alors qu'il ne faut pas) a transformé une perte de marchandise de 800 000 frs en une pollution de l'environnement évaluée à 5 millions de francs

Tout est une histoire de contrôle.

- Il faut rendre co-responsables et donner les moyens de contrôler (mettre en place des amendes élevées) les chargeurs, les transitaires afin de les impliquer et de faire en sorte qu'ils prennent en compte les problèmes de coût du transport (pour y intégrer le coût éventuel d'un stationnement sécurisé aux abords du PAM par exemple) et la réglementation imposés aux transporteurs. Proposer également une co-responsabilité avec le client pour le transport de la marchandise qu'il achète si non, il ne paiera pas le coût de l'aire de stationnement. Réunir les transitaires et les rendre également co-responsables car ils assument la transaction commerciale à l'exportation comme à l'importation.
- Il faut d'autre part contrôler les transporteurs étrangers afin de les obliger à utiliser les parking et ainsi les rendre rentables.
- C'est pourquoi les contrôleurs de la DRE et les forces de police doivent parler anglais au minimum. Ou alors dans le cadre d'un contrôle de mettre en place un service de traduction pour les langues slaves ou autre comme cela existe en cas d'accident de MD (*entretien UIC : Problème de la langue quand le chauffeur est étranger . Deux systèmes permettent de transmettre l'information aux partenaires français en cas d'incident ou de contrôle.*
ICE : système européen
CEDRE : les correspondants en Ile de France répondent 24h/24)
- Projet de plan de réhabilitation du centre de fret de la ville de Vitrolles suivi par M. Masoni.
- Sur une aire de stationnement, il faudrait faire évoluer et assouplir la réglementation puisqu'on reste sous le régime ADR : il n'y a pas de manipulation du produit (pas de chargement ni de déchargement). Seul deux dépôts sur la région sont habilités à stocker de la MD : Daher à Rognac et Cogex à Fos avec une capacité de 300 tonnes ce qui représente à peine le trafic d'une demi-journée.

Mettre en place des policiers spécialisés sur la MD dans les départements ou régions concernés par le TMD pour effectuer les contrôles comme en Allemagne.

GUICHET UNIQUE

Mettre à disposition des informations sur :

- ↳ la réglementation
- ↳ la mixité des produits dangereux ou non,
- ↳ des fiches de données sécurité par classe de produit.

AMATO

2005

Chaque année, trois audits sont programmés avec trois auditeurs différents. La société prend soin de former son personnel grâce à de nombreuses formations obligatoires ou non. En effet, un plan de formation annuel est établi pour l'ensemble du personnel et notamment sur la réglementation des MD comme le prescrivent les chapitres 1.3 et 8.2.3 de l'ADR.

La société transporte des produits conditionnés de toutes classes exceptée la 1 et la 7. De plus, ils transportent des produits en citerne tels que les corrosifs : HCl, HBr... Ils sont agréés à transporter des déchets industriels.

Leur semi remorques ont un centre de gravité le plus bas possible et les camions-citernes sont équipées de brise-lame obligatoires pour atténuer le ballant.

Deux types de citernes :

- Les citernes dédiées à une matière où le nettoyage n'est pas effectué sauf en cas d'inspection des revêtements ou en cas de travaux à effectuer.
- Les citernes qui transportent des produits différents : à chaque changement de produit, un nettoyage est obligatoire.

La sous-traitance des MD ne se fait pas pour des questions de sécurité.

PROBLEMES

Il existe peu de valeur ajoutée sur le transport, elle représente environ 1%. Nous sommes en période difficile, la société AMT est victime de perte de marché (voir document remis lors de l'entretien).

M. Amato évoque le danger inhérent au transport de matières dangereuses lorsqu'ils traversent les villes ainsi que lorsqu'ils stationnent. Il évoque également le danger de charger des MD dans des lieux tels que des centres-villes (les Catalans à Marseille, gares ferroviaires).

Se pose le problème du stationnement des MD lorsque le navire est en retard au PAM. Certains s'arrangent avec des confrères pour stocker la marchandise mais le problème de stationnement persiste. De plus, se pose le problème des distances de sécurité entre deux camions de MD prescrites par la loi mais irréalisable sur le terrain.

Les transporteurs sont tributaires des ordres de transport émis par les chargeurs.

Il évoque le coût très élevé du transport de nuit.

Le problème des temps d'attente est dû à des imprévus ou à une mauvaise planification du chargeur, ce temps implique une pénalisation du transporteur ainsi qu'occasionne un stress pour le chauffeur.

PROPOSITIONS

Leurs camions sont équipés de radiotéléphones GSM main libre servant à les localiser à tout moment. Les clients de la société par l'intermédiaire du site Internet : www.infomax-web.net peuvent connaître la position exacte de chaque véhicule équipé.

De plus, les véhicules ont été équipés de systèmes de détection au niveau de la sellette ainsi, le chauffeur peut savoir si la remorque (chargement) est bien accrochée au véhicule.

Face aux problèmes de stationnement, les chauffeurs doivent anticiper pour s'arrêter. A Lyon, il existe un parking sécurisé réservé au PL. Le suivi du véhicule par satellite permet de savoir où s'est arrêté le camion et ainsi pouvoir mettre en place toutes les mesures nécessaires en cas de problème. De plus, si une déviation existe, le chauffeur informe la

société de transport qui elle-même informe le client d'un retard éventuel. De plus, s'il existe un risque à emprunter la déviation ou la route car il y a un accident, la décision peut être prise de faire demi-tour et de rentrer.

De plus, ils sont en lien avec les services de gendarmerie afin de connaître les tronçons de route bloqués.

Les jours de grand départ de vacances, ils ne sont pas autorisés à circuler. En cas d'intempéries, ils téléphonent pour obtenir des informations sur les conditions de circulation.

Il ne faut pas que les chantiers de combinés se situent en centre ville !!!

De plus, les personnels qui déchargent dans les gares de triage ne sont pas forcément au courant des incompatibilités entre les MD.

La société AMT travaille en collaboration avec l'ORT, la DRE ainsi que des groupes privés sur la problématique des aires de stationnement

Ils effectuent la veille réglementaire. Ils sont abonnés au code de l'environnement et reçoivent toutes les mises à jour. Ils mettent en place des sessions de formation à chaque modification de l'ADR mais servent aussi de piqûres de rappel.

Ils proposent d'effectuer plus de contrôles sur les conseillers à la sécurité car entre les entreprises qui n'en n'ont pas et celles qui en ont des mauvais le pire est à craindre.

REMARQUE IMPORTANTE

↳ On ne peut pas faire de la sécurité à des prix défilant toute concurrence.

Les industriels

ARKEMA

2005

L'usine chimique d'Arkema transforme le ricin (matière première végétale provenant d'Inde par bateau) en rilsan (poudre blanche permettant la fabrication de matières plastiques utilisées pour l'élaboration de semelle de chaussures cycliste, de flexibles pour les camions, de tubes de forage).

L'usine est composée de trois ateliers :

- 1^{er} atelier : la réaction consiste à couper la chaîne de 13 atomes de carbone en une chaîne de 11 atomes de carbone et une chaîne de 7C. Le C7 est valorisé,
- 2^{ème} atelier : Le C11 est la matière première pour la bromuration. Cette réaction engendre la fabrication des produits tels que l'eau glycériqueuse (transformée et qu'on retrouve dans tous les produits alimentaires) et de l'œnanthole (vendu à des transformateurs qui l'utilise pour la fabrication de produits pharmaceutiques et d'arômes de synthèses,
- 3^{ème} atelier : le brome est substitué par un atome d'ammoniac : c'est l'ammination. Le mélange obtenu est séché, lavé, tamisé. Le produit final obtenu est poudre blanche.

A l'import, les matières premières sont acheminées par voie **routière et ferroviaire**

Par voie routière :

- l'acide chlorhydrique,
- le méthanol,
- la soude à 50%,
- l'acide sulfurique,
- le chlorure ferrique,
- le fuel TBTS,
- du benzène,
- du xylène
- du cyclohexane.

Par voie ferroviaire :

- chlore
- ammoniac.

A l'expédition, les produits (acide heptanoïque : classe 8 et l'œnanthole : classe 3) sont expédiés uniquement par **voie routière** et sont principalement en cuve et parfois en conditionnés (fûts). Les horaires de chargement sont de 8H30 à 14H30.

PROPOSITION

L'industriel n'est pas opposé à un changement d'horaires de chargement à condition que cela n'implique pas un surcoût, de plus il faudrait mettre en place une nouvelle organisation.

PROBLEMES

L'usine d'Arkema ne rencontre aucun problème en terme de TMD routier. Quand un camion ne respecte pas toutes les prescriptions imposées par la réglementation, il ne rentre pas dans l'usine et en expédition la même procédure est appliquée (chapitre 1-4 de l'ADR). Concernant le transport ferroviaire, l'usine s'adapte aux aléas de la SNCF sur la partie enlèvement et mise en place de wagons. Mr Succo note qu'après une période de crise (grève) les délais d'approvisionnement ne sont pas respectés.

En 2001, une homogénéisation entre les réglementation RID et ADR a été effectuée. La réglementation ne lui pose pas de problèmes particuliers.

Le groupe a procédé pour certaines matières dangereuses à l'élaboration de plans de tracabilité des MD. En ce qui concerne l'usine d'Arkema Saint Menet, il n'a pas été jugé opportun de mener une étude de ce genre.

Pour le groupe, il y a deux conseillers à la sécurité enregistrés au siège à Puteaux, et pour l'usine de St Menet, deux correspondants à la sécurité sont chargés de l'application et du suivi de la politique du groupe et doivent rédiger les rapports de fin d'année. Au sein du protocole TRANSAID, leur intervention est sollicitée quand un incident concerne les produits qu'ils fabriquent c'est à dire l'acide heptanoïque et l'oenanthole.

BP**2005**

Dans le transport de MD, beaucoup de précautions sont prises telles que la formation des personnels (la formation roll-on permet aux chauffeur de pouvoir anticiper un renversement, anti-fatigue...), un matériel récent, adapté et répondant à une réglementation forte. De plus, les MD sont les marchandises les plus suivies et étudiées. Notons que les accidents récents qui ont eu lieu dans les tunnels ne faisaient pas intervenir de la MD.

Dans le cadre de l'interdiction du transport par voie routière de l'oxyde d'éthylène sur le département des Alpes-Maritimes, BP a mis en place une liaison inter-modale fer/route entre Fos sur Mer et Milan qui entrera en activité le 1^{er} janvier 2006. Le train partira chaque nuit de Fos à la même heure (=sillon) et transportera l'équivalent d'une dizaine de camions d'oxyde d'éthylène (800 tonnes) ainsi que d'autre produits pouvant être ou non de la MD. Le transport de l'oxyde d'éthylène se fera par conteneur (citerne). Le problème engendré par ce changement de mode de transport sera les délais de livraison. Le client livré en Italie (Sasol) s'est engagé à s'approvisionner en oxyde d'éthylène par voie ferroviaire et en contre partie un accord à été signé avec les autorités compétentes pour qu'il puisse augmenter sa capacité de stockage. Cependant la ligne arrivant chez Sasol est peu desservie ainsi le délai de livraison sera incertain.

Avant que cette liaison inter-modale soit opérationnelle, une procédure particulière a été mise en place avec la collaboration de la société Escota puisqu'ils procèdent à des travaux sur les tunnels de l'A8 entre Nice et la frontière italienne. Ainsi les véhicules seront équipés d'un dispositif permettant de les localiser sur toute la longueur des tunnels. Cette mesure préventive s'appliquera à partir du mois de juillet 2005. A intervalles réguliers, des détecteurs ont été placés et envoie périodiquement un signal afin de connaître la position exacte du véhicule dans le tunnel. Cette procédure en cours d'expérimentation pourrait être transposable pour le suivi d'autres MD (voir entretien Escota).

PROBLEMES

Les exigences réglementaires sont de plus en plus contraignantes et ne tiennent pas compte des répercussions économiques. En effet, l'arrêt du transport de l'oxyde d'éthylène par voie routière va entraîner des conséquences économiques sur les sociétés de transport telles que les licenciements de plusieurs chauffeurs. Plus on ajoute de contraintes, plus les coûts augmentent et moins ils sont compétitifs par rapport aux pays voisins tels que l'Allemagne.

Les pouvoirs publics ne prennent pas en compte tous les aspects économiques, notamment les répercussions économiques telles que les licenciements. Les chargeurs travaillent avec l'UIC et le SPPPI afin de faire valoir leur point de vue. Malgré ces échanges il subsiste des décisions qui ne tiennent pas compte des impacts économiques.

Infrastructures

Il existe peu d'axes horizontaux que ce soit pour aller en Espagne ou en Italie. Pour l'Italie, les axes empruntables sont l'autoroute A8 par Vintimille, le tunnel du Mont Blanc, du Fréjus, le col de Tende et le col de Montgenèvre. Ces axes sont soumis à des réglementations concernant les MD ne permettant pas la libre circulation des MD. Le constat du manque d'infrastructures routières est établi.

Il n'y a pas assez de voies de passage surtout entre la France et l'Italie. Les transporteurs se retrouvent en concurrence avec les flux de plus en plus importants de personnes et de matières. Ce qui amène les pouvoirs publics à prendre des mesures telles que des interdictions de circulation.

De plus il n'y a pas de ligne directe au niveau du ferroutage. Il est plus facile de faire le trajet Allemagne Italie que France Italie alors que l'Allemagne est plus loin. Il existe des projets de nouveaux tunnels pour aller de Lyon à Turin ou un tunnel aux alentours de Briançon. Ces infrastructures doivent être mises en place si les producteurs veulent continuer à livrer les marchandises qu'ils auront produites.

Dans le cadre de la mise en place d'une liaison entre Fos et Savone, BP a participé et s'est investi lors des réunions préliminaires. Bien que BP se soit engagé à mettre 5000 camions par mois, le projet n'a pas abouti car les garanties des industriels semblaient insuffisantes aux armateurs. M. Suzann pense qu'il aurait fallu lancer le projet et qu'ensuite quelques mesures soient prises par le gouvernement comme par exemple obliger les MD à passer par la voie maritime, ainsi le projet aurait pu devenir rentable. Il faut que les liaisons soient quotidiennes pour rentrer en concurrence avec la route. De plus dans le cadre de l'inter modalité, le PTR A peut aller jusqu'à 44t. En conséquence, plus de tonnes sont transportées ce qui permet de diminuer les coûts.

Il existe une liaison maritime entre Toulon et Rome mais qui n'est pas adaptée aux producteurs du golf de Fos/Martigues.

De la même manière et au vue de la configuration du passage entre l'Espagne et la France, une liaison maritime avec l'Espagne pourrait être envisagée au même titre que la liaison Fos-Savone.

Une restriction de circulation sur les horaires (interdiction de circuler la journée) provoque des risques physiologiques pour le chauffeur. En effet, leur repos est dérangé par le bruit et la chaleur de la journée. De plus, les conditions atmosphériques hivernales (verglas) la nuit augmentent le risque d'accident. Cependant, cela à l'avantage de faire circuler les MD quand la fréquentation est minimale. C'est le client qui impose les horaires auxquels il veut être livré, les industriels chargent de 6h à 20h. Après, la contrainte des restrictions se répercute sur le transporteur.

PROPOSITIONS

Un site intégré comme Lavéra permet de concentrer les industries, de diminuer les quantités et la dangerosité des produits transportés (car transport de produits semi-finis), ce qui signifie que les DRIRE favoriseraient l'implantation de nouvelles installations (clients) à proximité des producteurs.

Par rapport aux situations d'engorgement de l'A8 par exemple, augmenter les quantités transportées jusqu'à 44t comme dans les pays de l'UE permettrait de diminuer les coûts en diminuant le nombre de véhicules, et ainsi de limiter la pollution ; cette mesure irait dans le sens de la sécurité et de l'économie. Il existe des dérogations concernant les véhicules qui circulent dans un périmètre de 200km autour du port (information à vérifier). Cette mesure est intéressante pour les marchandises conditionnées (c'est à dire en conteneur) cependant il n'existe pas actuellement de liaison maritime pour le vrac donc l'inter modalité n'est pas favorisée.

En conclusion, des décisions de bon sens assez simple sont à réaliser par les administrations.

L'Allemagne est bien plus équipée en matière d'inter modalité c'est pourquoi il propose de s'intéresser à leur mode de fonctionnement et leur réseau en place.

GUICHET UNIQUE

- Interdiction de circulation en France et dans les pays limitrophes concernant les jours fériés et les jours interdits aux transports par camion (en Italie, les livraisons sont autorisées le samedi).
- De plus résumer la réglementation (contraintes, comparaisons PTR A par rapport aux autres pays, les systèmes de dérogation,
- Expliquer de manière simple comment travailler avec le PAM, avec l'inter modalité) pour l'Espagne, France, Italie et Allemagne.
- Pour le transit, connaître les villes interdites à la circulation n'est pas très important puisque le transit passe par les autoroutes principalement.
- Une carte montrant les difficultés pour franchir les Alpes et les Pyrénées c'est à dire une carte représentant les différents axes : routiers et ferroviaires.
- Recenser les matières autorisées ou non à franchir les tunnels et les différents axes.

NITRO-BICKFORD

2005

Nitro-Bickford est un GIE composé à 50% de Nitrochimie (deux usines : St Martin de Crau et Billy Bertaux) et 50% de Davey-Bickford.

Les matières fabriquées par les deux usines sont :

- des explosifs (1.1.D)
- des détonateurs ou accessoires de tir (1.1.B ; 1.4.S).

Elles sont transportées des usines aux dépôts et des dépôts aux clients principalement des carriéristes et occasionnellement pour les travaux publics.

Les modes d'approvisionnement

Les deux dépôts situés dans la région sud-est de la France, Alès et Cabriès, sont approvisionnés par voie routière principalement. L'usine est elle aussi approvisionnée par voie routière et peu voire plus par voie ferroviaire. En effet, depuis 18 mois, ce mode n'est plus utilisé car il présente des incertitudes sur les horaires, sur les manœuvres et les temps d'attente dans les gares de triage.

Quatre transporteurs français sont habilités à transporter les produits explosifs. Les chauffeurs sont habilités, formés et sensibilisés, de plus la conformité du matériel est vérifiée lors de visites tri annuelles.

Le dépôt situé en Corse est approvisionné par bateaux du PAM de Marseille. Ensuite, le transport routier est escorté par les forces de police pour prévenir d'un acte terroriste.

L'approvisionnement des dépôts se fait par camions de 16 tonnes au maximum et pour la livraison de la clientèle, le véhicule a généralement une capacité de 6 tonnes (réglementation ADR).

Les propositions et actions de Nitro-Bickford

De plus en plus la DRIRE essaie de limiter les stockages dispersés chez l'ensemble de leur client (carriériste), la société Nitro-Bickford propose des prestations complémentaires telle que la consignation qui consiste à récupérer les produits non utilisés. C'est le responsable de la carrière qui est chargé de faire revenir la société pour qu'elle récupère les produits non utilisés appelés aussi reliquats. De plus pour diminuer le transport de matières explosives, une unité mobile de fabrication permet de produire les explosifs sur place.

Les prescriptions de la loi modifiée

Afin de mieux gérer les risques liés au transport des matières dangereuses, un certain nombre de précautions sont prises et se traduisent par une modification de la réglementation franco-française de plus en plus draconienne.

D'une part l'article 7 de l'arrêté du 3 mars 1982 va être abrogé dans le courant du mois d'octobre et remplacé par un article stipulant que la réglementation ADR s'appliquera. Ainsi, les détonateurs ne seront plus transportés sous le châssis mais dans le volume de chargement avec les explosifs. Des précautions sont à prendre dans le cas où les détonateurs appartiennent à la classe 1.1.B : ils devront être transportés dans un coffre.

D'autre part, au 1er janvier 2005, le chapitre 1-10 de l'ADR a demandé que les véhicules transportant des matières explosives puissent être localisés à tout instant grâce au système GPS afin de connaître le nombre de camions par dépôt par exemple.

L'arrêté du 3 mars 1982 reprend cette réglementation avec un complément qui stipule qu'en cas de situation anormale (braquage ou d'ouverture intempestive du véhicule), un système de télésurveillance puisse être alerté, afin de prévenir le dépôt qui procèdera à une vérification (appel radio ou téléphonique). En cas de situation avérée anormale et grâce à un numéro de téléphone spécialement mis en place les autorités compétentes seront averties

pour intervenir. De plus un marquage opéré sur la partie supérieure des véhicules permettra le suivi et la surveillance des véhicules avec des moyens adaptés (hélicoptère). Toutes ces obligations devront être mises en place et opérationnelles un an après la validation de l'arrêté.

Cette nouvelle réglementation prescrira des modalités concernant la diffusion de l'information.

Pour obtenir des informations relatives aux itinéraires, aux quantités transportés et au nombre de véhicules entrant et sortant, il faudra un agrément de la préfecture.

Les informations ne seront pas transmises si la structure demandeuse ne possède pas d'habilitation en terme de sûreté c'est à dire si il n'y a pas de responsable chargé de la sûreté. La question de la diffusion des itinéraires est très délicate puisque pour prévenir les actes de malveillance, ni l'industriel ni le dépôt ne sont informés de l'itinéraire emprunté par les véhicules. Ils connaissent uniquement les horaires de départ et d'arrivées. De plus, les prochains plans des sites industriels remis à la DRIRE feront abstractions des routes internes, les différentes activités (production, dépôt...) seront représentées par des zones afin de limiter la préparation d'un acte de malveillance au sein de l'usine.

Il sera interdit de posséder des informations concernant les transports sur format informatique relié à un réseau puisque les systèmes informatiques sont susceptibles d'être détournées. Dans leur établissement, un ordinateur « sûreté » sera dédié à regrouper et enregistrer les informations concernant les transports, de plus une seule personne sera chargée de récolter saisir et exploiter ces données.

Afin de prévenir les actes terroristes, la commission des transports européens modifie le chapitre 1-10 de la réglementation ADR en vue d'améliorer la sûreté des transports d'explosifs. Dans le cadre de l'application du chapitre 1-10 de l'ADR, le syndicat des professionnels de la pyrotechnie et des artifices (SFEPA) est chargé de rédiger le nouveau document sur le thème des transports ainsi que le plan de sûreté. Des négociations ont eu lieu au sein du ministère de l'intérieur concernant la faisabilité des mesures proposées et sur certains points apparaissant comme inadaptés aux techniques modernes. Ces nouvelles propositions sont passées en commission spéciale des explosifs le mardi 7 juin et le projet sera validé à priori à la rentrée. Ce projet est porté par quatre ministères et soutenu par les unités de police chargées de l'anti-terrorisme et de la surveillance particulière.

Le représentant de la commission européenne des transports est chargé de faire connaître, à l'ensemble des pays soumis à l'ADR, la réglementation franco-française ainsi que les dispositions prises pour la faire respecter.

Pour faire respecter la réglementation franco-française, le représentant de la profession des transporteurs a demandé au représentant de la commission européenne des transports de prendre les mesures nécessaires. Une des dispositions qui pourrait être prise serait d'immobiliser les véhicules étrangers à la frontière française s'ils ne respectent pas la nouvelle réglementation. Pour cela, il faudra mettre en place un parking sécurisé, surveillé et éloigné de tout centre de vie pour l'immobilisation du véhicule.

La modification des précédents arrêtés implique l'obligation pour chaque dépôt de réaliser un plan sûreté qui consistera à présenter la société, recenser les opérations effectuées puis évaluer les problèmes de sûreté qui peuvent exister, mettre en place des procédures efficaces pour signaler les menaces et les violations de sûreté, une formation sûreté pour les personnels.

Les transporteurs routiers cités précédemment doivent aussi se conformer aux impératifs de sûreté proposés par la nouvelle réglementation en ayant un responsable sûreté, en mettant en place un suivi des véhicules c'est à dire de prévoir les itinéraires ainsi que le lieu de repos. En tant que chargeur, les principes fondamentaux à appliquer sont de s'assurer que le chauffeur est bien le chauffeur avec toutes ses habilitations, qu'il a toujours son permis et contrôler que le routier a mis en œuvre une démarche de sûreté.

Le projet d'arrêté du 3 mars 1982 notifie aux chargeurs d'informer les autorités 48 heures à l'avance de la qualité et des quantités transportées, des horaires de départ, les temps de parcours ainsi que les horaires d'arrivées, les noms des chauffeurs. Il sera possible de prévenir les autorités grâce à un numéro de fax dédié uniquement à recevoir ce type d'information d'un convoi prévu la veille pour le lendemain ou d'un changement du contenu de la cargaison.

Au passage de la frontière, les véhicules étrangers devront prévenir 48 heures à l'avance la gendarmerie du lieu de pénétration dans le département.

La formation des acteurs

Nitro-Bickford a un service formation opérationnel mais la formation des acteurs est parfois difficile à mettre en œuvre du fait des horaires décalés de certains employés. Le responsable des formateurs sera le responsable sûreté contrôlé par le conseiller sécurité transport de matières dangereuses qui participera certainement à la formation des employés.

Une volonté des industriels

Un souhait a été évoqué par les industriels celui d'augmenter le poids de chargement de 38 tonnes à 44 tonnes afin de réaliser des économies, de diminuer la pollution et d'augmenter la sécurité sur les routes en ayant moins de camions. Il existe une dérogation permettant de transporter 44 tonnes cependant elle n'est valable que dans une zone de 200 km autour d'un port.

Guichet unique

Aucune demande particulière n'a été formulée puisque la veille réglementaire est effectuée par leur syndicat de plus ils recensent les interdictions de circulation. Enfin les fiches de données sécurité pour les produits qu'ils transportent sont déjà en ligne sur leur site Internet.

Les services de l'Etat

DDE Hautes Alpes

2005

Madame Dinouard est responsable de la CDES. Elle est chargée de manager la cellule et n'est en poste que depuis six mois.

La CDES est chargé de gérer l'infrastructure routière : le trafic sur route ainsi que l'entretien. Les demandes de dérogation (environ 5 par an) leur sont adressées et ils proposent au préfet un avis favorable ou non. Les conditions d'acceptation de la dérogation doivent être :

- Une impossibilité à faire autrement (itinéraire trop long autrement),
- Un impératif sur les délais de déchargement de la MD (déchet hospitaliers par exemple).

La DRE contrôle les transports depuis le 1^{er} janvier 2005. Aujourd'hui, les contrôleurs sont hébergés par la DDE mais dépendent de la DRE. Cela pose un problème à la DDE puisqu'ils n'ont plus de lien avec ce qu'il se passe sur le terrain donc ils ont moins la connaissance du local.

Dans le livre transport de tous les contrôleurs, sont répertoriés toutes les villes interdites au transit des MD. Pour le département des Hautes Alpes, il n'y a qu'une commune interdite au transit : CHORGES.

Au sein de la DDE, le Service d'Etude Routière et d'Investissement (SERI) procède aux études, propose et réalise l'aménagement de l'infrastructure.

Le département a mis à jour en avril 2005 le PSS étudié en commission interministérielle. Le PSS répertorie les points de captage d'eau ou de source, les ERP proches des routes. Le PSS émet des données en matière de flux et d'itinéraire. Le TMD représente 25% du trafic total PL. Il a été observé une tendance à l'augmentation du trafic PL pouvant être dû à :

- une augmentation du trafic international,
- une recherche du trajet le plus économique,
- des restrictions et conditions particulières de circulation des TMD.

Les flux de TMD sont concentrés sur la RN75 entre Grenoble et Marseille et sur la RN94 entre Gap et Briançon puis vers l'Italie en passant par le col du Montgenèvre.

Ce plan est déclenché en cas d'incident naturel ou climatique comme avalanche, coulée de boue, ou chute de pierre et aussi en cas d'accident de TMD quand la sécurité des personnes ou l'environnement est concerné.

Les aires de stockage des camions de MD sont connues et sont loin des ERP et des habitations. La DDE, les services de secours et les forces de l'ordre ont l'habitude de travailler ensemble et les rôles sont bien définis puisque le département connaît un certain nombre d'incidents naturels ou manifestations sportives... Ainsi, la gestion de crise est organisée et fonctionne bien.

Par exemple, en 2002 ou 2003, un camion de TMD se renverse sur le col de Montgenèvre : ne fuyant pas, le plan n'a pas été déclenché, la crise a été gérée en interne.

En cas de non connaissance de la MD (dans le cas où il n'y a pas de plaques), un prélèvement est réalisé par le premier service sur les lieux de l'incident : la DDE ou les pompiers. L'échantillon sera ensuite analysé par un laboratoire ou par les services de secours s'ils possèdent un laboratoire mobile.

DDE Alpes Maritimes

2005

Florence Fredefon est chef de service de la Cellule départementale exploitation et sécurité routière (CDES) du service gestion et étude routière. Ce service s'occupe de la sécurité des tunnels principalement ceux exploités par Escota. De plus, le service est chargé d'instruire les dossiers de demande de dérogation pour circuler les jours d'interdiction : il en existe une dizaine par an.

L'oxyde d'éthylène

Les Alpes-Maritimes est un département de transit vers l'Italie.

Une étude commanditée par le préfet montre que parmi les MD, l'oxyde d'éthylène représente 5% du trafic (10 camions par jour appartenant à Delta route) et 50% des risques. L'itinéraire débute à BP à Lavera (lieu de fabrication) jusqu'en Italie (lieu d'utilisation du produit).

C'est pourquoi le préfet veut supprimer le trafic de ce produit par voie routière et donne un délai (échéance juin 2005 dérogation acceptée jusqu' au 15 janvier 2006) pendant lequel les camions sont autorisés à circuler la nuit et dans certaines conditions (intervalle de 10 min entre 2 camions, interdiction de stationner deux camions côte à côte) afin qu'ils s'organisent et mettent en place un autre mode de transport.

Le préfet a pris cette précaution en prévision de travaux de rénovation des tunnels programmés pour la fin 2006 et entraînant des restrictions de circulation donc un danger supplémentaire.

Une solution a été trouvée, le mode ferroviaire a été choisi : les wagons seront italiens cependant ce n'est qu'en janvier 2006 que la réglementation française autorisera la circulation sur les voies françaises des exploitants étrangers.

Un délai de 6 mois leur est à priori accordé (l'arrêté est en cours de rédaction) sachant qu'ils sont prêts à prendre toutes les mesures qui seront nécessaire.

Améliorations

Une réflexion a été entamée sur un système de suivi des camions afin qu'Escota puisse les prévenir en cas d'incident.

Dans l'infrastructure tunnel, des caniveaux et des cuves de stockage permettent de recueillir les MD en cas d'accident.

Des projets sont en cours (pas spécifiques aux MD) :

- Construction d'une RN 202 bis parallèle à la RN 202 de l'autre côté du Var,
- Projet d'un nouveau contournement de Nice pour désengorger l'autoroute des déplacements locaux,
- Projet franco-italien de réglementation de la circulation dans le tunnel de Tende : l'idée est d'alterner les VL et PL toutes les heures pour éviter les chocs frontaux,
- Etude des dossiers d'aménagement des aires d'autoroute d'Escota.

DDE Alpes de Haute Provence

2005

Le département du 04 est très rural. Aucun arrêté préfectoral n'a été émis concernant les restriction de circulation du TMD.

Il existe une co-responsabilité entre le transporteur et le donneur d'ordre (client ou chargeur) c'est à dire que le camion ne peut pas quitter l'enceinte de l'établissement si le contrôle administratif n'est pas validé ainsi les contrôles se font plutôt à l'entrée de l'usine.

Les principaux axes de circulation sont :

RN 85 (route très touristique, sinueuse et étroite)

RN 96

RN 100

A 51 : un point de contrôle à la sortie de l'autoroute

Il y a des points de contrôle autour de ces quatre axes.

La DRE a géré et pris en charge l'aménagement d'une aire de pesée à La Saulce près de Gap. Cependant il n'existe pas d'aire de stationnement pour immobiliser les PL de MD.

DDE VAR

2005

M. Fontaine évoque la difficulté de regrouper tous les arrêtés d'interdiction de circulation concernant les MD. Cependant, il nous fait parvenir par courrier la cartographie de toutes les interdictions.

De plus, la ville de Toulon nous a envoyé l'arrêté réglementant le transit des véhicules TMD à l'arrivée des deux autoroutes est et ouest de la ville (prescription des itinéraires à emprunter).

Concernant les aménagements effectués par la DDE du Var :

- Déviation de Brignole a été mis en service le 14/07/05,
- Un giratoire presque fini
- Le deuxième tube du tunnel de Toulon est en projet.

M. Martin est chef du service économie. Il entretient des relations professionnelles avec les milieux de la construction et des transports.

La DRE a suscité la mise en place de deux associations :

- l'ORT (organisation régionale des transports) est chargée d'informer et d'établir des concertations sous forme d'échanges et de partenariats en dehors des institutions,
- la cellule régionale du BTP

Le service économie est chargé de la gestion des aides directes des entreprises en matière de conseil ou d'aide au recrutement de cadres afin de renforcer les équipes de direction. Ils sont chargés de faciliter l'émergence de projets.

De plus, ils assurent la coordination dans un certain nombre de mesures européennes ou locales comme le projet INTERREG ou le SPPPI ou sur les mesures portant sur les infrastructures portuaires.

Le service n'a pas d'action régalienne de contrôle de transport, ils sont plutôt dans une démarche de partenariat économique pour faciliter la recherche de solutions aux problèmes rencontrés par les privés ou publics.

La DRE cherche à obtenir des données précises sur les types de produits transportés sur les itinéraires et sur les horaires afin d'orienter le contrôle y compris à l'interface avec d'autres modes que le routier. De plus, ces données permettront de réaliser des études de danger afin de quantifier l'aléa et d'avoir ainsi une vision globale et pouvoir mettre en place des actions de prévention. Il propose d'entamer une réflexion sur les itinéraires et les horaires de desserte des stations services situées en ville.

Leur politique affichée est de favoriser le transport multimodal afin de diminuer les risques provoqués par la saturation des axes routiers. Pour cela et par l'intermédiaire des groupes de travail du SPPPI, ils cherchent des solutions avec les parties concernées.

La DRE gère le contrat de plan et d'une manière générale, les projets sont étudiés pour répondre aux besoins de circulation (fluidité du trafic, capacité d'absorption du trafic) ou de l'accroissement de circulation et pas spécifiquement par rapport à tel ou tel trafic ou par rapport au danger des produits transportés. Le danger MD se surajoute aux dangers de la circulation. La mise en place des rond-points a pour but de réduire les vitesses des véhicules légers et des PL. Il existe un risque de renversement des PL dans les ronds-points si leur vitesse n'est pas adaptée.

Les quatre types de contrôles sur le transport dépendent de trois ministères :

- les douanes
- la police gendarmerie
- l'inspection du travail
- le contrôle de l'équipement sur les véhicules de transport.

Les DDE n'ont pas une culture transport, ils sont chargés de réaliser des études de comptage ainsi que de rédiger des arrêtés de restriction de la circulation ou du stationnement pour le compte du préfet. Leur rôle est de gérer l'infrastructure routière et notamment les problèmes liés aux risques naturels. Le contrôleur de la DRE doit être accompagné par les forces de l'ordre, ils ne peuvent établir un procès verbal sur une infraction au code de la route. Le contrôle sera optimisé quand ils auront une bonne connaissance de la situation.

Compte tenu des règles de transport sur le matériel et sur les conducteurs, l'accidentologie est plus faible mais peut avoir des conséquences graves.

PROPOSITIONS

Dans plusieurs régions de France, des études, concertations, solutions sont mises en œuvre, et il existe un manque de retour d'expérience et d'évaluation des solutions établies. C'est pourquoi il faudrait mettre en place un dispositif d'observation permanent, constituer un réseau d'hommes pas seulement français mais aussi étrangers puisque les problèmes sont semblables partout et ont les mêmes attentes que nous, de formaliser ce réseau et de le faire connaître afin de mutualiser les données autrement que par Internet afin de réfléchir à partir d'une base commune. Aujourd'hui des contacts avec l'étranger existent mais sous forme réglementaire juridique. M. Martin préconise une approche globale plutôt que sectorielle et c'est là que la concertation prend tout son sens et est primordiale. Elle permettra de hiérarchiser les problèmes et de poser les bonnes questions au bon moment (un problème bien posé est à moitié résolu). Une concertation de bonne qualité, bien organisée est très riche d'enseignement et de résultat. Une méthode inductive permanente est en place, des outils ou des solutions sont testées en permanence. Le cas typique d'une rencontre avec le PAM qui a permis de mettre en évidence des problèmes communs d'une façon complémentaire en matière de sécurité. La DRE facilite l'émergence de solutions telles que le propose le groupe VINCI pour rejoindre l'intérêt général.

Le groupe VINCI exerce une politique en matière de concession de parc de stationnement. Ils ont mis en évidence un marché potentiel pour le stationnement des PL. La DRE a reçu les promoteurs du projet qui leur ont exposé leur avant-projet de création d'une aire de stationnement pour les PL. Dans la mesure où ce projet répond en partie à un besoin public, la DRE favorise son démarrage en aidant à affiner le projet et en essayant de trouver des partenaires éventuels.

Les données à centraliser

Considérant les entretiens réalisés en 2003, la DRIRE attend plus de mise en perspective par rapport aux attentes régionales voire nationales.

Il faudra regrouper les attentes en fonction des catégories socioprofessionnelles.

Les préconisations seront du type :

Mise en place d'une base de données consolidées (avec des unités de comptage homogènes par mode : tonnes, wagon) accessible sur Internet.

Mise en place de requêtes spécifiques pour les collectivités locales avec l'appui du SIG ; tracés privilégiés.

Dans la deuxième partie du livre blanc, donner des pistes de solutions ; explorer les solutions envisagées par le SPIRAL (zones tampons sécurisées, aménagement de zones dédiées au stationnement et les localiser.)

Importance extrême d'évoquer et de proposer des créneaux horaires réfléchis et pertinents par rapport à la base de donnée d'accidentologie pour les différents modes (terrestre, ferroviaire).

Volonté d'intégrer au livre blanc une dimension européenne avec le projet INTERREG III.

Dans le cadre du projet INTERREG, le projet d'un pôle cindynique de l'Ecole des Mines de Paris s'est développé : mise au point d'un logiciel de reconnaissance des plaques de dangers des PL. Escota a refusé de mettre en place ce projet dans le département des Alpes Maritimes, donc proposition de tester ce logiciel sur l'A55, et le projet n'a pu être réalisé.

Le porteur de projet Mr Gambino émet la volonté de poser un brevet commercial bien que son projet a été financé par des fonds publics.

Après avoir défini les différents enjeux existant sur plusieurs itinéraires, se pose la difficulté de la définition d'itinéraires privilégiés. De plus, il faudrait proposer systématiquement des tracés alternatifs (à un itinéraire comportant des bornes à péage par exemple) si non cela ne tiendra pas au niveau du contentieux administratif.

Proposer dans le livre blanc à travers les solutions de mettre en perspective tous les enjeux sur les points noirs.

A partir de l'accidentologie, possibilité de définir un certain nombre de points noirs et d'en définir les enjeux.

Les principaux problèmes liés aux TMD

En cas d'intempéries, la procédure consiste à stocker les camions de manière anarchique (en vrac) sur la bande d'arrêt d'urgence. Pour améliorer les conditions de stockage, Mme Fredefont de la DDE du 06, propose (neige,...) de mettre les camions plutôt sur la voie de gauche pour qu'en cas de problème sur un camion, il puisse se dégager facilement et ainsi ne pas mettre en danger ses voisins.

Mauvaise signalétique notamment dans la ville de Rognac.

La réforme de la DDE fait qu'un transfert des compétences en matière de gestion du réseau routier vers les collectivités pose le problème de la prise en charge du coût des changements de signalétique (changement de la signalétique). Problème de la répartition et le transfert des compétences alors que les transferts financiers ne suivent pas. (Mise en perspectives)

Problème de formation des différentes cultures (pilotes) maritimes et fluvial soulevé par le commandant du port notamment sur le golfe de Fos car des incidents sont survenus au niveau des barges transportant des hydrocarbures et des navires approvisionneurs. Le gérant de la circulation du port gèrera plus systématiquement des navires provenant de haute mer plutôt que les barges qui présentent un aspect économique moins intéressant. Plutôt un problème de mentalité et non d'infrastructure.

Problème aux abords de Nice et aux niveaux des tunnels soumis à une nouvelle réglementation concernant les matières dangereuses.

La réforme de l'Etat implique le transfert des centres techniques car ce ne sont pas des actions régaliennes (projet VT : visite transport). Un contrôle de second niveau sera effectué sur les opérateurs retenus (pas un contrôle très poussé).

A terme, ce transfert posera des problèmes (problème de délais d'attente) car la DRIRE avait pour habitude de contrôler plus de camions par jour grâce à des dérogations. Aujourd'hui les opérateurs privés ne dérogeront pas aux quotas prescrits.

Les améliorations envisageables

Le règlement du PAM vient d'être modifié, entre autres, les délais de stationnement ont été rallongés afin de favoriser le transport multimodal ce qui impliquera une réduction du stationnement anarchique aux abords du PAM. Ainsi les autorités s'engagent en collaboration avec les services du PAM pour effectuer des contrôles.

Il existe une forte demande de collaboration de la part des industries Seveso car elles sont interpellées pendant les CLIC par des associations environnementales et la population au sujet du TMD. M. Mattar a l'art d'amplifier la peur des TMD.

Les infrastructures utiles pour combler les défaillances

Un projet d'aire de stationnement au Rove a été soutenu par Mr d'Amatto (président de l'ORT). Où en est ce projet ? Que s'est-il passé ? Aucune zone ne pourra être accueillie par le port car il n'en existe pas à travers le monde.

Problèmes liés à la gare de Miramas.

Mr Cheney porte le projet de remise aux normes de la gare désaffectée de Martigues qui serait dédiée aux MD car la gare actuelle située dans le centre de Martigues et où transitent des wagons de MD à proximité de la gare grand public. Le projet n'a pas été retenu par le conseil régional dans le cadre du CPER ?

Ce projet peut être proposé pour le prochain contrat de plan ?

Le pont automatique de Martigues ne peut être basculé par la SNCF qu'à certains horaires (arrêté municipal qui interdit le passage de MD au cours de la journée) et plus particulièrement la nuit ce qui pose des problèmes aux industriels en ce qui concerne leur approvisionnement.

Projet de la voie ferrée de la côte bleue qui pourrait servir de voie de délestage à l'autoroute si on transfère les MD sur la voie ferrée. Mais RFF n'est pas prêt à investir pour le doublement de la voie, et le conseil général non plus. Une solution alternative qui pourrait alléger le trafic sur l'A 55.

Un projet d'intérêt général est la mise en place d'un cargo de fret sur une autoroute de la mer entre Fos et Savone pour un transport de MD. L'étude de marché (4 à 5 millions d'euros) proposé par les affréteurs maritimes est faussée, ils demandent plus d'argent, le projet n'abouti pas. Aucun fons n'est avancé. Albert Martin peut apporter des informations complémentaires sur ce sujet.

Un contentieux est en cours avec l'aéroport de Nice qui est confronté à une insuffisance de stockage de kérosène pour le flux de voyageurs. Ainsi les normes des stockages ne sont plus respectées car les cuves se situent au milieu des terminaux. La DIRIRE propose un système alternatif où les cuves de stockage seraient déplacées de l'autre côté de l'aéroport avec un système d'approvisionnement par mer avec des bouées flexibles. Ce système est déjà exploité en Afrique et fonctionne très bien. La solution à court terme choisi par Nice est de s'approvisionner à Orly ou à Roissy.

Les services de secours

SDIS 13**2005**

PROBLEMES

Le Major soulève le problème du manque de points d'eau aux bords des autoroutes. Il y a déjà eu des incidents sur le couloir rhodanien. Quelques autoroutes (entre Salon et Arles par exemple) sont dotées de cuves de rétention servant à récupérer les produits en cas de fuite mais ne possèdent pas de point d'eau (hydrant). Les points d'eau existant aux abords des stations services sont à vérifier par rapport à leur contenance et à l'évolution du trafic.

En effet, le flux routier est en perpétuelle augmentation, ainsi la problématique du manque de stationnement s'aggrave.

Un problème de base est abordé : il n'existe pas de concertation entre les concepteurs de citerne et les services de secours. Quand un accident survient, il arrive que les services de secours ne puissent intervenir car leur matériel (outil de sauvegarde) ne s'adapte plus aux nouvelles citernes équipées de nouveaux organes de sécurité tels que des doubles vannes ou doubles échelles. Ainsi, ce sont autant d'organes de sécurité qui entravent leur travail d'intervention.

Connaître les flux par classe de produit leur permettra d'évaluer le positionnement des véhicules d'intervention. A part cela, ces flux et quantité ne les intéressent pas vraiment (contrairement au BMP qui a besoin de ces flux pour établir une étude de risque précise à l'échelle de la commune de Marseille). Les recherches menées sur les problématiques du TMD ne les intéressent pas au premier abord mais sont intéressantes pour améliorer la sécurité.

Concernant les interventions sur la voie ferrée, se pose le problème de la disponibilité des wagons vides (c'est-à-dire de l'endroit de stockage) qui permettent de transvaser un wagon qui fuit. Par exemple dans le cas de la fuite d'un wagon d'ammoniac en gare de triage de Miramas, les wagons ont mis 5 heures à arriver.

Une défaillance au niveau de l'infrastructure de la gare de triage de Miramas existe. En effet, les voies d'accès qui passent sous la gare ne permettent pas aux véhicules d'intervention des services de secours d'accéder au sinistre. De plus, il n'existe pas d'hydrant à la gare.

Il évoque le manque de suivi des réunions du SPPPI, pour des raisons internes ou non. Au cours du dernier exposé auquel il a assisté, Michel exposait l'étude réalisée par le CETE et expliquait que l'étude allait être reconduite. Où en est-on ? Finalement ces réunions servent-elles ? Et à qui ?

PROPOSITIONS

Lors de chaque intervention impliquant une MD, les services de secours font appel au réseau TRANSAID afin de bénéficier d'une assistance technique pour savoir comment agir et comment contenir le produit en cas de fuite.

Il propose d'améliorer les outils d'intervention et ainsi d'adapter le matériel par rapport aux nouvelles citernes.

INVENTAIRE

Les instruments utilisés pour déterminer les produits en jeu dans un accident de TMD sont :

- Tubes déterminant la concentration de produits prédéfinis (un tube par produit),
 - Capteurs électrochimiques déterminant l'inflammabilité et l'explosivité.
-
- Martiques : CEPREN Cellule de protection de l'environnement, c'est le plus gros engin risque chimique du département
 - Châteaurenard, Arles, Salon, Aubagne, Gardanne et Vitrolles sont équipés de véhicules d'intervention risque technologique ou chimique
 - Aix en Provence : Cellule d'intervention radiologique (CMIR) projet pour la fin 2005
 - Châteauneuf les Martiques, Roquefort la Bédoule, Berre l'Etang et Fos sur Mer : berce de dépollution, pompe d'épuisement et citerne de récupération pour les hydrocarbures. Ils ne possèdent pas de barrage de haute mer, ils sont habilités à intervenir sur 300 mètres le long des côtes.
 - Un double spectromètre de masse sera basé à Salon pas avant fin 2006.
 - Un chaîne de décontamination de masse (30 personnes par heure : 15 valides et 15 non valides) composée d'un déshabillage et d'une douche.

INTERVENTION

La priorité sur une intervention est de protéger les personnes et les biens. La détermination du produit ne fait pas parti des actions prioritaires.

AIDE

CANUTEC : guide sur les MD : www.tc.gc.ca/canutec/fr/guide/ergo

Bataillon des Marins Pompiers de Marseille

2005

Retour de la réunion du SPPPI

A la réunion du SPPPI de décembre 2004, il avait été évoqué un partenariat avec l'Italie sur le TMD. Le constat avait été fait par tous les partenaires sur la difficulté due à la confidentialité des exploitants à comptabiliser les flux issus de sources fiables, et facilement accessibles. Cette comptabilité manque à tous pour travailler. Pour l'instant, ils travaillent avec les chiffres du SDACR de 1998 et il faut une réactualisation des flux, des transits voire des changements d'implantation d'exploitation. L'animateur (Yoann ?) avait évoqué le fait qu'il y aurait plus d'information lors de la prochaine réunion et ainsi, les axes d'étude pour l'année 2005 pourraient être définis. De plus, un partenariat avec tous les services et particulièrement avec le rail italien qui avait fait une étude sur les flux entre la France et l'Italie serait souhaitable afin de prévenir les doublons.

La SNCF

Il y a encore huit ans, M. Dicé était le référent TMD de la SNCF qui venait au bataillon pour faire des séances d'application notamment sur la fermeture des vannes avec un wagon type. La SNCF était un très bon interlocuteur.

Le flux ferroviaire est plus facilement cernable car les axes sont définis de plus les statistiques d'intervention mettent en évidence les points sensibles que sont la gare du Canet et la gare d'Aret. La SNCF connaît les quantités en transit ou en stockage de plus, les procédures de protection de leurs installations sont opérationnelles et sont réalisées en collaboration avec les entreprises mitoyennes des gares.

Les rôles du BMP

Le BMP va s'insérer dans le dispositif d'élaboration du plan de secours ; en tant que service départemental d'incendie et de secours, ils sont tenus d'adapter la politique nationale au niveau local. Il s'agit de voir si leurs procédures sont adaptées et opérationnelles : a-t-on les engins, les moyens pour répondre aux risques ? Est-ce que les postes de secours sont bien implantés là où il y a vraiment le danger ? De plus, la démarche avec la ville de Marseille qui a été entamée est la vérification des arrêtés municipaux : vérifier que tout a correctement été pris en compte, qu'ils sont à jour. Il s'agira de prévenir la ville des arrêtés qui n'ont pas été pris, qui manquent et ceux qui ne sont plus à jour.

Volonté des marins pompiers de travailler en partenariat (avec les collectivités, associations ou autre) pour collecter les données afin d'éviter le travail en doublon. Ce travail en partenariat s'accompagne par la volonté de remettre à jour le SDACR car l'analyse des risques proposée n'est pas suffisamment affinée puisqu'ils leur manquent des données. En effet, une augmentation du trafic d'hydrocarbure ou de gaz peut entraîner une insuffisance des moyens existant à l'heure actuelle. Ainsi, une meilleure connaissance des flux permettrait au BMP d'adapter les moyens de secours. La question qui se pose est : a-t-on suffisamment de moyens autour du PAM ? On n'est pas certain aujourd'hui que le peu d'engins disponibles sur le bassin ouest suffirait à répondre à un sinistre d'ampleur (scénario majorant). Des exercices de sûreté de grande ampleur vont être réalisés. Ils constatent une volonté des pouvoirs publics de connaître et prendre en compte tous les enjeux et les aléas afin de mieux prévenir les risques, afin que les procédures et notamment les procédures d'alerte soient les mieux adaptées. Cette volonté peut s'expliquer par le fait que le préfet est le directeur des opérations de secours en cas de crise et commande un certain nombre de services qui doivent être alertés selon une procédure bien définie. Des exercices de simulation au niveau de la direction des opérations de secours commencent à se mettre en place. Dans les mois qui viennent, ils vont exécuter un exercice interdépartemental sur le TMD. Les marins pompiers ont une excellente connaissance du terrain, des points noirs, des endroits interdits où passent quand même des camions de MD.

Les rôles de la division plan étude amont

Au sein du BMP, la division plan étude amont est chargée de mettre au point des règles, des plans d'application. La division opérationnelle va vérifier au cours d'exercices que les règles sont appliquées et adaptées. La division plan étude amont est composée de deux parties : une partie sur l'étude technique du matériel et une partie sur les risques majeurs (naturel, urbain et technologique). Le BMP est une direction de la mairie pour l'organisation des secours, pour le financement de leur action, la relation avec les élus, ils sont en lien avec la direction de la sécurité publique qui travaillent aussi sur les risques majeurs. Quelques fois ils réalisent les mêmes actions ainsi, s'est mis en place un partenariat avec ce service qui se matérialise par l'échange de données géoconcepte par exemple ou en concertation autour des projets réalisés par des stagiaires de la mairie ou par le BMP.

Le BMP a une convention avec le PAM et met à disposition du PAM pour les bassins ouest certains potentiels technique et humain.

De plus, dans le cadre du déclenchement d'un PPI, tous les moyens de secours peuvent être mobilisés. Lors de l'incendie de TOTAL, tous les moyens du SDIS 13 et ceux du BMP ont été mobilisés.

Les exercices de simulation récemment celui d'Arkema et de Proadis permettent de valider ou non les PPI et font appel aux moyens du SDIS 13. Il existe une complémentarité des moyens d'intervention notamment au niveau de l'identification qui fait appel aux cellules chimiques. Une dizaine de cellules d'intervention chimique sur la zone sud sont recensées (Martigues, Vitrolles, Rognac, Chateauneuf les Martigues, Berre l'Etang et le BMP), ainsi en cas de problèmes grave, des moyens du département de Rhône-Alpes, ou des moyens nationaux seront appelés à intervenir (par exemple en cas d'accident sur Cadarache). La difficulté ne réside pas dans la collaboration entre les services de secours mais plutôt au niveau du commandement c'est à dire comment articuler les moyens, comment partager l'intervention. Il est difficile de trouver des sites chimiques pour réaliser des exercices de grande ampleur. Un exercice de simulation d'un accident chimique s'est déroulé dans le métro : l'innovation a été que la population a été prévenu de l'exercice dans le métro.

Le flux routier est selon eux le plus problématique.

Le flux au niveau du port est connu puisque toutes les marchandises sont en principe déclarées.

PROBLEME

En 1998, le conseil municipal de Marseille délibère en faveur de la construction d'une aire de regroupement des véhicules TMD. A titre provisoire, la Carrière du Vallon a été mise à disposition mais aujourd'hui, ce type d'infrastructure est inexistant.

L'intervention sur un conteneur est délicate car des produits de nature très variée s'y trouve, de plus, souvent les MD ne sont pas toujours bien prises en compte et ne sont pas indiquées par les plaques de danger.

Le capitaine Poyart soulève un problème : les éboueurs collectent des déchets radioactifs provenant des hôpitaux, des universités, des laboratoires. Ce sont des sources qui ne durent pas très longtemps en générale.

La problématique est finalement plus étendue que le transport déclaré.

AMELIORATION/PROPOSITION

Si la demande d'informations sur les flux ferroviaires émane d'un service de secours, la SNCF sera peut être plus à même de fournir les données.

Le BMP propose de mettre en place un groupe de travail TMD routier.

Ils proposent de nous montrer l'intervention qui a eu lieu lors du renversement du camion de MD sur le Bd Sakakini.

Un système de comptage avec des périodes faible afin d'avoir une bonne représentation de la réalité.

L'INTERVENTION

Les sapeurs pompiers genevois sont les précurseurs dans le domaine de la nomenclature et ont mis au point un catalogue référençant tous les produits avec une fiche danger associée. Cette base de données est informatisée et s'appelle COSIM. Arrivé sur le lieu de l'accident, plusieurs cas de figure peuvent se produire :

- les plaques sont présentes et correctes,
- les plaques sont fausses,
- les plaques sont absentes.

Selon le cas, les sapeurs pompiers recherchent les documents à bord du camion : fiche de données sécurité avec parfois le numéro de téléphone du conseillers à la sécurité du chargeur ou de l'entreprise de transport. Quand le produit n'est pas connu, ils disposent de moyens d'identification :

- une bandelette permet de déterminer, si le produit est en phase liquide, la nature du produit,
- un spectromètre de masse détermine la composition d'un produit en phase gazeuse.

Les informations ainsi obtenues (code danger, code ONU) sont transmises au poste de commandement où le superviseur de garde effectue une recherche dans la base de donnée COSIM. Parallèlement les premières contre mesures de sauvegarde (définition d'un périmètre de sécurité à priori, éviter les écoulements dans les cours d'eau ou les égouts...) sont prises. Suivant la nature, la quantité et l'impact que peut avoir le produit, le BMP met en place un dispositif à la puissance voulue et utilise les conventions existantes comme par exemple TRANSAID.

En cas de perte de matière, les pompiers essaie de canaliser la fuite au maximum avec les moyens dont ils disposent comme les tuyaux des lances incendie. Puis ils disposent de pompes d'extraction. Le produit est stocké dans un camion normalement affrété par l'entreprise. Quand l'entreprise est étrangère et loin de la zone de l'accident, la ville réquisitionne une société chargée de traiter les déchets ou MD.

Les gestionnaires d'infrastructures

ESCOTA

2005

Chef de la direction d'exploitation d'ESCOTA, M. Persin est chargé de produire et d'assurer le suivi des politiques de la société en matière de gestion du trafic et de la sécurité. Ainsi les procédures d'organisation, d'intervention et de signalisation sont définies et mises en application.

Une étude de risque a établi que l'autoroute est l'infrastructure routière la moins dangereuse en terme d'accidentologie.

S'il existe des difficultés à récolter des informations concernant les MD, c'est parce que personne ne les possède. Si les industriels fournissent des données sur les quantités, les itinéraires sont cependant difficiles à connaître.

A la suite de l'accident dans le tunnel du Fréjus, une étude a montré que les chiffres du trafic de MD restent stables.

Etat des lieux de l'infrastructure

Toutes les sections ayant trois voies de circulation possèdent des bassins de rétention. Concernant le manque de points d'eau (d'hydrant) le long des autoroutes, la société n'est pas chargée d'installer des bassins d'eau. Il existe cependant quelques aménagements de type borne incendie aux abords des tunnels.

L'infrastructure est équipée d'environ 500 caméras afin de surveiller d'une part les zones urbaines à trafic dense et d'autre part pour les zones accidentogènes comme les échangeurs. Des stations de comptage permettent de procéder à des études sur les flux routiers. C'est grâce à cela que des enquêtes sur le comptage des MD ont été réalisées afin de connaître les quantités qui circulent sur autoroute.

De plus, l'infrastructure est munie de systèmes de détection automatique de ralentissement permettant une meilleure alerte donc de meilleurs délais d'intervention.

L'infrastructure possède des aires de stockage très sommairement aménagées donc différentes des aires de stationnement. Ces aires sont utilisées en cas de crise (intempéries), ou en situation d'urgence par exemple une interdiction de circulation en Italie peut provoquer des problèmes de stockage des PL en partie résolue grâce aux infrastructures d'Escota.

Leurs actions en cas d'incident

Un travail en amont est réalisé afin d'adapter les procédures à leur organisation. Des documents synthétiques récapitulant les informations sur les principales MD sont établis ainsi que des documents d'intervention en cas de problème sur un véhicule transportant des MD.

En cas d'accident, les patrouilles de l'autoroute prennent les premières mesures de sécurité comme le balisage de la zone, ils ont des consignes très particulières en cas d'accident impliquant des MD. Le personnel n'entre pas en contact avec la MD afin de pouvoir assurer la sécurité des clients.

Ils sont très attentifs à la circulation des MD dans l'infrastructure tunnel

Quelque soit le type d'accident impliquant des MD dans un tunnel, celui-ci est immédiatement fermé.

Des concertations sur le retour d'expérience regroupent les patrouilles de l'autoroute et quand il y a lieu les patrouilles de gendarmerie ou de CRS.

Les exercices de simulation se font en temps réel et malheureusement trop souvent. De plus une fois par an, ils réalisent un exercice sur le contournement de Nice ciblé en tunnel afin de tirer les enseignement de telles situations.

La problématique du stationnement en partie résolue par un projet d'ESCOTA.

La société ESCOTA est en phase d'avant-projet pour un programme d'extension des aires de stationnement. C'est ainsi que plusieurs aires de stationnement vont être agrandies sur l'A8. La problématique du stationnement ne concernant pas les véhicules légers, seules des places dédiées aux poids lourds vont être construites. Actuellement, 437 places sont réservées aux stationnements des PL dans les deux sens. Les travaux d'extension prévoient 1218 places supplémentaires. Il n'est pas prévu de places réservées aux véhicules transportant des MD.

Les restrictions réglementaires

La réglementation prévoit sur le contournement de Nice, une inter-distance de 200 mètres entre chaque véhicule transportant des MD.

Dans le cadre de l'interdiction de circulation de l'oxyde d'éthylène le jour sur le département des Alpes Maritimes, des prescriptions ont été attachées :

- Un planning de passage doit être fourni à la société Escota,
- Une inter-distance de 15 minutes entre chaque camion transportant de l'oxyde d'éthylène doit être respecté,
- Un dispositif de badges permettant de connaître la position de chaque camion dans les tunnels doit être mis en place.

Expérimentations de projets

Les expérimentations sont faites par la direction technique. Ils n'ont pas grand intérêt à effectuer des comptages en particulier de MD puisqu'ils connaissent les flux de manière globale. Cependant face à la demande des acteurs (participants aux réunions du SPPPI) pour connaître les flux, il ne serait pas hostile à mettre en place un système de comptage automatique.

Il paraît indispensable pour prévenir et être le plus réactif possible en cas d'incendie, en particulier dans les tunnels, de **détecter les points chauds** (échauffement d'un organe mécanique par exemple). Malheureusement, personne n'est capable aujourd'hui de créer un outil capable de détecter un point chaud tant les camions sont variés. L'idée d'installer des portiques sous lequel les camions passeraient est évoquée.

Un rapport d'étape a été produit concernant le suivi des véhicules transportant des matières dangereuses équipés de badges (oxyde d'éthylène). La conclusion établit qu'il n'y a pas de difficultés majeures au niveau de la technique mais réside une difficulté dans la mise en œuvre.

Problème de mise en œuvre du dispositif de badge.

La généralisation de cette mesure à l'ensemble des MD, ne pose aucun problème pour les abonnés qui disposeraient en permanence du badge dans leur cabine. Cependant, ce dispositif devient problématique pour les transporteurs étrangers qui accomplissent ce trajet occasionnellement.

Etude des bassins versant.

Une politique interne à la société permet d'établir l'ensemble des schémas d'écoulement en fonction des bassins versants qui existent. Ce schéma indique la manière dont s'écoule le liquide et où il fini sa course, il permet d'autre part de classer les enjeux du plus faible au plus fort. C'est un document exhaustif qui a été réalisé sur l'ensemble de l'autoroute gérée par Escota (environ 500km). Il a été transmis aux sapeurs pompiers afin qu'il déterminent les mesures conservatoires. Cette étude permet de plus de mettre en place les dispositifs de sauvegarde tels que les bassins de rétention ainsi que les berces pour contenir les liquides polluants en cas d'incident.

PAM**2005****Deux types de marchandises arrivent au PAM :**

- Le vrac liquide ou gazeux. La matière brute est acheminée par pipe sur les sites industriels (40 à 50 millions de tonnes par an)
- Les marchandises diverses en conteneurs

Les statistiques sont données en tonnage par classe. Le système informatique ne permet pas de donner ces informations en unité de transport (nombre de camions, nombre de conteneurs, nombre de remorques). Les statistiques sont élaborées à partir des déclarations qui leur sont faites. Ils ne sont pas dans une logique de contrôle effectif et systématique de toutes les marchandises. Ils ne sont pas capables de dire quelle marchandise se trouve dans un conteneur de matière non dangereuse. Ils peuvent découvrir des matières dangereuses non déclarées en cas d'incident (ce qui est assez rare) sur le conteneur ce qui rend la tâche d'autant plus difficile pour les services de secours.

Ils n'ont aucun de pouvoir de fouille, c'est la douane qui effectue les contrôles.

Le traitement des marchandises dangereuses est identique quelque soit la quantité en jeu (un conteneur possédant un pot de peinture de 25kg sera traité de la même manière qu'un conteneur rempli de MD).

En matière réglementaire dans les ports, deux documents existent :

- Le RPM : arrêté du 18 juillet 2000 publié au JO le 9 septembre 2000 (règlement national). Le port ne stocke pas, on parle de passage portuaire pour les marchandises.
- Arrêté préfectoral du 28 janvier 2005 (règlement local). Ce document est l'adaptation du RPM au niveau local qui s'est faite après une étude de danger réalisée sur les terminaux. Ce document est signé par le préfet après un passage en commission nationale (interministérielle où des industriels sont présents) de transport de matières dangereuses. Lors de cette commission, le port a proposé, dans le cadre d'une politique volontariste de développer les transports combinés, d'accorder un délai supplémentaire de un jour pour les modes ferroviaires et fluviaux (excepté pour les classes 1 et 7) car la souplesse de ces deux modes n'est pas identique à celle du mode routier. Cette mesure correspond à la rotation existante pour ces deux modes.

Ce document définit les règles pour les marchandises (tonnages autorisés par classe). L'annexe 2 fixe les conditions de passage. Ces dernières étaient assez strictes, peu connues parfois même incohérentes et difficiles d'accès c'est pourquoi elles ont été améliorées (les délais ont été allongés, des réductions de gardiennage sont faites) et sont maintenant disponibles sur le site Internet du PAM. Certains transporteurs (principalement des entreprises locales) essaient de contourner ces règles en partant du principe que le port est un lieu sécurisé et de ce fait, ils peuvent stocker toutes les marchandises sans restriction. Or le PAM est contraint par cet arrêté préfectoral à faire appliquer la réglementation.

La difficulté est de faire rentrer le respect de ces règles dans les habitudes.

Le commandant refuse de transférer un problème de sécurité sur le port quand il s'agit de stocker de la marchandise quand elle est en avance et que l'argument exposé est que le port est plus sécurisé que la rue car il n'expose pas les populations. Chacun doit prendre ses responsabilités, lui-même est soumis à certaines règles qu'il essaie de faire respecter et le port n'est pas rappelons le un lieu de stockage.

Les conditions de stockage sont établies par les réglementations internationales de l'OMI, les conteneurs de MD doivent être mis en bout de tir et une tire sur deux, cette réglementation a été adaptée et ils autorisent deux conteneurs l'un sur l'autre. Ces conteneurs ne sont pas surveillés car les risques d'accidents sont grands. Les classes 1 sont stockés dans un endroit particulier et sont surveillées.

La DRIRE n'a aucun moyen de contrôle sur le PAM en dehors des stations de déballage car le PAM n'est pas une installation classée pour la protection de l'environnement.

Le PAM est soumis à un schéma de pression commerciale (chantage en disant que ce n'est pas dangereux et qu'il existe d'autres ports qui offrent de meilleures conditions) qui propose au PAM d'adapter ses règles afin d'optimiser l'activité économique que les industriels et les transporteurs exercent.

Aujourd'hui, le système déclaratif utilisé est PROTIS. Une proposition faite par le port a été de proposer d'ouvrir leur système afin que les transporteurs puissent avoir connaissance des délais qui leur sont accordés. Cette solution n'était pas appréciée car à ce moment là, il est difficile d'optimiser la remorque ou le camion. Les transporteurs souhaitent que le port assouplisse ses règles. En cas d'infraction sur le port, les amendes peuvent aller jusqu'à 3700 euros.

La responsabilité des manutentionnaires sur le respect de la réglementation a été établie à la suite d'un certain nombre d'affaires de fraude, de non respect de positionnement sur les zones de stockage les impliquant. Ainsi, ils sont plus stricts sur la prise en charge de la marchandise dans le port.

Le port s'adapte et peut accorder des dérogations assez facilement même pour de la MD à partir du moment où une demande est formulée. Si ils sont mis devant le fait accompli c'est-à-dire que la marchandise est déjà arrivée en avance, le conteneur est refusé par le manutentionnaire. Cependant, de telles dérogations sont difficiles à accorder quand il s'agit de marchandises de classe 1 ou 7. La conservation de ce type de marchandise est très problématique surtout concernant la classe 1 (explosifs), il faut pour cela établir des conditions de sécurité qui mettent en œuvre du gardiennage.

Le contrôle du travail des manutentionnaires se fait en corrélant les informations extraites du logiciel PROTIS et les informations obtenues par une surveillance des vues à quais (sur le terrain) établis par le manutentionnaire quand le transporteur dépose la marchandise. Ce document permet de savoir si le dépôt de la marchandise respecte les règles définies par le PAM. Si le conteneur est hors délai, une contravention sera établie à l'encontre du manutentionnaire.

Les transporteurs routiers sont pris en flagrant délit quand ils déposent leur remorque au terminal conteneur pendant le temps où ils vont faire les démarches nécessaires aux dépôts de marchandises. Quand ils sont hors délai et qu'ils ne peuvent pas déposer la marchandise, ils laissent le conteneur et partent sur une autre mission. À ce moment, des contraventions sont élaborées par les agents du PAM. Les transporteurs trouvent ce système injuste car selon eux, c'est le transitaire (donneur d'ordre) qui est responsable car établi un bon de commande. Il y a deux catégories de transporteurs :

- Les transporteurs locaux dont certains sont ingérables et essaient de détourner les règles au maximum afin de rentabiliser la remorque. Ceux-ci n'utiliseront pas les aires de stationnement s'il en existe.
- Les transporteurs internationaux

Le problème évoqué par le commandant est qu'il n'y a pas de solutions alternatives c'est-à-dire que lorsqu'ils verbalisent un stationnement, ils ne peuvent proposer un endroit réglementé et sécurisé. Le groupe VINCI envisage de faire un centre d'accueil routier (avec un restaurant, sanitaires) dans la zone de Fos pour des délais de stationnement relativement courts, le problème se posera pour des délais moyens de stationnement comme trois-quatre jours. VINCI a déjà créé une telle installation à côté de Valenciennes où même les remorques frigorifiques peuvent être stockées. De plus un projet est en cours d'élaboration en collaboration avec ASF du côté de Béziers.

Il évoque la méconnaissance des maires de leur rôle de police. Ils ne sont pas conscients du rôle qu'ils peuvent exercer. Le CG et CR lors des réunions du SPPPI paraissent très conscients des problèmes qui étaient évoqués (stationnement...)

Il dénonce le fait qu'avec certains transitaires qui font de la MD, ils ont toujours des problèmes au niveau des délais et sont très peu respectueux des règles (n'ayant pas les moyens de personnel pour assurer et respecter les règles et accusent le port) et qu'avec d'autres, il n'y a jamais de problèmes ou rarement des demandes de dérogations.

PROPOSITION

La démarche à Anvers est la condition au produit c'est-à-dire qu'à chaque bassin correspond à une classe.

À Anvers ou à Rotterdam, dans les zones industrielles autour du port, il existe des dépôts spécialisés valorisés par des dépôts généraux où se font de l'emportage et du dépotage de conteneurs et une partie spécialisée au MD où se fait de l'emportage de fût de MD et dépotage, et de la redistribution. Du stockage temporaire est autorisé.

La zone de stockage doit être valorisée par autre chose. Le problème est que les industriels sont incapables d'exprimer leur besoin afin de dimensionner une aire de stockage. Il n'existe pas de garanti donc personne n'est prêt à s'installer.

Le commandant pense que le jour où il y aura une aire surveillée et payante pour stocker les MD, il n'y aura plus besoin de stocker des marchandises car s'ajoutera le coût du stockage, la rupture de charge. Cependant, le port pourra proposer une solution alternative pour attendre les délais dans de bonnes conditions de sécurité.

Daher voulait proposer une installation d'emportage, dépotage et stockage, mais les transitaires ont dit qu'ils n'iraient pas car sinon ils se feraient piquer le trafic par Daher. Ainsi il existe un jeu commercial pervers.

Aujourd'hui, Michelin garantit toute la chaîne de transport notamment vers les Etats-Unis. Il a mis en place la notion de chargeur connu, il garantit la qualité d'emportage, la garantie du chauffeur, les arrêts sur le parcours.

Les représentants des professionnels

PRODAROM

2005

La parfumerie est une profession très auto réglementée car les formules ne sont pas brevetables, ce qui signifie qu'ils ne sont pas obligés d'inscrire les ingrédients sur l'étiquette. C'est pourquoi ils ont été amenés à rassurer les autorités en adhérant à un code de déontologie, de bonne pratique.

Rôle du syndicat des parfumeurs :

Classification de l'ensemble des ingrédients dans l'industrie de la parfumerie et étiquetage. Ils définissent la dangerosité des préparations (mélanges de plusieurs produits) en utilisant une méthodologie prenant en compte les proportions et la dangerosité de chaque produit. Les industriels ont créé un institut de recherche qui travaille sur l'évaluation de la toxicologie des produits (4000 ingrédients de parfumerie). Quand un produit est défini comme toxique ou dangereux, les industries font de la reformulation c'est à dire qu'ils mettent au point des substances de substitution.

Etablissement d'une correspondance entre la classification définie par la législation chimique et la classification de l'ADR afin d'harmoniser les classifications. PRODAROM a participé en collaboration avec l'UIC à la mise en place des conseillers sécurité qui sont un atout pour l'entreprise car permettent une meilleure gestion de la sécurité.

PRODAROM participe à un GT qui se réunit deux à trois fois par an pour parler notamment du manuel regroupant la plupart des substances utilisées dans la fabrication des parfums et des arômes.

De plus, il existe une association mondiale nommée IFRA qui édite un code IFRA interdisant certaines substances réévaluées comme toxiques ou dangereuses grâce à de nouveaux tests.

Ils sont représentant des fabricants de parfum auprès des syndicats de cosmétique, du ministère de l'industrie, du ministère de la santé et du MEDD.

Problèmes

Il existe des incertitudes sur les impacts des produits sur l'environnement.

La législation est très complexe, ils restent des interrogations sur l'interprétation de la réglementation. Plusieurs seuils sont définis suivant les différentes réglementations, ainsi, PRODAROM préconise d'utiliser un seuil plutôt qu'un autre. En générale, ils se basent sur l'ADR puisque les produits finis sont obligatoirement transportés.

Améliorations

Concernant la sensibilisation des industriels aux problématiques du TMD, ils pourraient avoir un rôle à jouer si les coûts par rapport aux bénéfices sont intéressants.

FNTR**2005**

La Fédération Nationale des Transporteurs Routiers Provence Alpes regroupe les départements 04, 05, 13, 83 et 84. Les MD sont transportés soit par citerne, soit par conteneur soit par fourgon. La FNTR a pour rôle de proposer des réponses à des interrogations sur la réglementation ainsi que sur la formation du personnel (des chauffeurs). Ils reçoivent des appels leur demandant s'il existe des parkings surveillés la nuit car ils transportent un chargement convoité par exemple et où ? Il n'en existe aucun...

PROBLEMES

La réglementation évolue très rapidement et est de plus en plus contraignante. Les interdictions de circulation générales d'une part et spécifiques au MD d'autre part impliquent une concentration du trafic sur les mêmes itinéraires et aux mêmes horaires. L'avantage est de connaître les itinéraires empruntés ; l'inconvénient est d'augmenter les risques (effets dominos).

Cette nouvelle réglementation doit être respectée. M. Grella souligne qu'aucune infrastructure n'est mise en place pour répondre à cette réglementation et là, il pense notamment au problème du stationnement sur les aires d'autoroute qui connaît un problème de saturation pendant certaines périodes de la journée et de l'année. En effet, la sécurité a un coût, il faut y mettre le prix.

Lorsque le préfet émet un arrêté interdisant le trafic à certaines heures, aucune infrastructure (aire de stationnement) n'est mise en place pour prendre en charge le transporteur arrivant juste avant l'heure d'interdiction.

Pour la construction de nouveaux parkings, aucune entreprise privée ne veut engager une responsabilité pénale car la réglementation en place est trop contraignante. Ne pourrait-on pas imposer à ce genre de construction une réglementation plus souple ?

Problème posé par l'entreprise GIRAUDAN à la plage des catalans à Marseille. L'entrepôt se situant en pleine ville génère un trafic assez conséquent de MD.

Infrastructures utiles

Afin de répondre au problème du stationnement, il faut tout d'abord étudier la possibilité d'aménager ce qui existe déjà : demande à ASF ou Escota si certaines aires pourraient être agrandies.

La création de nouveaux parkings surveillés (Escota a fait une étude sur la construction de parkings privés et des coûts qu'il faudrait investir peut être ?) augmenterait le coût du transport. Ce coût se répercutant sur le client, est-ce à lui de prendre en charge la sécurité du transport ?

Le Centre portuaire d'accueil routier (CEPAR) financé par le CG et la chambre de commerce, était géré par le syndicat des transitaires proposait une aire de stationnement relié à un service de la RTM qui assurait la liaison entre le dépôt et le centre de transit. Cependant, cette structure n'accueillait pas de camions de MD.

Il faudrait combler le manque de communication en informant les chargeurs de la nouvelle réglementation imposée aux transporteurs sur les horaires interdits afin d'organiser le chargement en fonction du transport.

M. Grella se demande combien de nouvelles routes ou autoroutes ont été créées depuis ce vingt dernières années.

Besoin de synthèse

Une synthèse de toutes les propositions de résolution des problèmes établies par tous les rapports qui ont été effectués depuis 25 ans.

La performance des secours ?

Il déplore la non communication entre les secours français et italiens qui a existé sur l'accident du tunnel du Mont Blanc.

Les proposition faites par les pompier pour améliorer la qualité de la sécurité peuvent poser des problèmes de compatibilité avec les financements octroyés à la sécurité.

Guichet unique

Il lui semble tout à fait intéressant de mettre des cartes à disposition des transporteurs sur les interdictions (il propose d'établir des cartes proposant juste les autorisations, en plus, la réalisation de la carte serait moins fastidieuse...) surtout pour les transporteurs étranger en transit ou non qui ne connaisse pas la région et ses réglementations. Proposer aussi les interdictions sur les horaires pour une meilleure organisation du transport.

S'il existe une possibilité de proposer les travaux existant ou à venir, cela permettrait de centraliser les données utiles pour les transporteurs notamment.

UMF/AOTM**2005**

L'Union Maritime et Fluviale est une fédération professionnelle de toutes les associations des métiers portuaires qui regroupe une 15aine d'associations qui sont membres de l'UMF : transitaires, agents maritimes, armateurs, manutentionnaires, experts...

Son rôle est de représenter les intérêts de la communauté portuaires de la place Marseille Fos ainsi ils ont un rôle transversal local. Ils se réunissent tous les mois pour étudier l'actualité et prendre position si nécessaire et gérer des problèmes ou des projets. Le projet actuel est l'informatique communautaire : Protis (16 ans) est le système actuel qui gère le suivi administratif et physique sur le port à l'import comme à l'export. L'UMF est le principal actionnaire de la société MGI qui gère ce logiciel qui est un outil de travail des professionnels. MGI s'est associé avec son homologue du Havre pour réécrire un nouveau logiciel appelé AP+ et qui sera mis en service en septembre 2005. L'UMF est présent pour fixer les objectifs de cet outil, pour fixer les modalités d'évolution de ce système, pour valider le cahier des charges.

L'UMF a un rôle d'information des adhérents de tous les nouveaux projets concernant le port que ce soit au niveau de la réglementation qui peuvent provenir de l'Etat, de l'Europe ou du port. Si un projet ne semble pas correspondre aux intérêts des professionnels, ils essaient de faire valoir les besoins de leurs adhérent en étant en rapport avec toutes les administrations telles que les établissements publics (PAM), les douanes, les services vétérinaires et phytosanitaires ainsi que la direction de la concurrence.

L'UMF est associés avec le PAM et la chambre de commerce dans une association appelée Marseille Europort et qui a pour objectif de promouvoir la place portuaire en participant à des salons, ils font venir des clients sur le port, ils participent à des missions commerciales à l'étranger.

L'UMF a un rôle de fédération de toutes ces associations, de tous ces métiers et faire en sorte que lorsqu'il y a un problème de fonctionnement sur le port, ils essaient de le résoudre entre eux. Par exemple quand il y a un problème d'attente des transporteurs routiers aux terminaux à conteneurs, problème complexe car il peut avoir plusieurs origines, l'UMF essaie de trouver des solutions entre les manutentionnaires, les transitaires, les transporteurs, les agents maritimes et ils les trouvent. Ils peuvent également faire appel aux administrations.

L'UMF travaille sur des programmes de formation pour améliorer la qualité de service. Pour cela, ils procèdent à une étude d'identification des besoins des entreprises et des professions au niveau portuaire avec une prospective des besoins en terme de métiers futurs. Ils conçoivent des programmes de formation des métiers futurs qui accompagneront les entreprise tant au niveau managé rial qu'au niveau des collaborateurs. Ce sont des programmes transversaux et pas spécifiques à un métier.

L'UMF a donné son avis sur le nouveau règlement local sur le passage portuaire des MD. Ils ont travaillé sur la question du temps de transit des MD notamment quand le bateau a du retard car il peut y avoir un dépassement du délai imparti : la capitainerie explique que si elle est avertie en avance du problème rencontré, elle s'engageait à trouver une solution.

Si la MD est refusée car elle n'arrive pas dans les temps déterminés par les règles du port, il n'existe pas d'aire de stationnement. C'est un problème qui arrive tous les jours et tout le monde le sait mais personne ne le résout. Ils ont essayé de mettre au point des zones de stationnement sur le port mais c'est un projet compliqué à mettre en place notamment à Marseille puisque le port est en zone urbaine et il faut l'aval de la DRIRE.

Les transporteurs reçoivent les ordres des chargeurs qui ont étudié les horaires possibles d'arrivage de la marchandise sur le port en collaboration avec les transitaires.

PROPOSITIONS

Pas de travaille en collaboration avec d'autres ports.

Faire une étude comparative avec les ports du Havre, de Gène, de Barcelone, d'Anvers pour trouver des solutions pour résoudre le problème de stationnement.

Il y a une 15aine d'années, un projet privé d'aire de stationnement et de stockage a été établi mais n'a pas abouti.

L'UMF préconise qu'un tel projet se fasse plutôt sur Fos puisque Marseille se situe en zone urbaine et dans une démarche collective. Ils pensent que l'aboutissement d'un tel projet se fera à travers des discussions, des concertations entre les différents acteurs.

Organisateur de transport=commissionnaire de transport Mr Marcorelle 04 91 10 31 07 société DMF.

Alain Cousin travaillait chez Sud Cargo (armateur) et s'occupait du projet de l'autoroute de la mer impulsé par 6 armateurs marseillais. Ala suite de réunions à la chambre de commerce avec les industriels, ce projet n'a pas abouti pour des raisons de coût des bateaux affrétés et des coûts des manutentionnaires.

M. Espagnac est délégué régional de l'URI.

L'URI est une association de plusieurs syndicats, le principal est celui des industries chimiques, le syndicat des industries pétrolières, des peintures, des matières plastiques (plasturgie) et compte une association appelée CRIT (centre régional d'inf? transfert technologique). L'antenne de l'AUTF, (Association des utilisateurs de transport de fret : antenne de l'association parisienne) qui n'a pas d'entité juridique dans la région, s'occupe des conditions générales sur le transport, sur les conditions de chargement mais pas de compétence particulière pour les MD.

Le rôle de l'UIC dans la gestion régionale du TMD

L'association a un rôle de discussion avec les collectivités, les administrations et pour la région, ce rôle a été confié en partie au Cyprès.

Un peu d'histoire :

L'UIC intervient lors d'accidents, de fuites. Depuis une trentaine d'années, il existe des relations formalisées avec le ministère de l'intérieur pour le TMD qui se manifestent par la signature de plusieurs protocoles dont le principal appelé TRANSAID. Ce protocole engage les industriels à intervenir à la demande des autorités (préfet) en cas d'incident concernant des MD.

L'UIC gère de manière nationale la base de donnée sur les experts et en 2002, la régionalisation de la présence de l'UIC se manifeste par la présence dans chaque région d'un centre d'appui bien formalisé qui peut coordonner fournir les moyens existants.

En PACA, le centre d'appui se situe à la société BP de Lavéra qui coordonne les moyens de plusieurs sociétés dans le cadre d'une convention d'entraide qui permet si il y a besoin de disposer de moyens.

Une liste d'intervenant et une liste d'expert est à la disposition du Préfet. Il choisit l'expert en fonction du produit mis en cause dans l'incident. Dans la réalité, les grandes sociétés ont une procédure qui considère que la société qui a produit ou qui a acheté la MD doit s'en occuper et vient sur le terrain. Donc on peut retrouver plusieurs intervenants sur le terrain ce qui peut sembler être un doublon.

Lorsqu'un accident se produit et après consultation de la plaque, la détermination du produit peut se faire. Le rôle du centre d'appui est de savoir pour un produit identifié quelle sera la société qui pourra renseigner, proposer des moyens... D'autres régions peuvent être contactées. Les services qui sont intervenus préviennent le CODIS, le Préfet réquisitionne les moyens d'une société qui est en générale déjà partie sur le terrain.

Ce service est la clé pour limiter les conséquences d'un accident. Ce dispositif existe depuis longtemps et le rôle de l'URI en tant que syndicat est de motiver les industriels à mettre à jour la liste des produits dont ils s'occupent et pour informer des problèmes qu'ils rencontrent.

Le comité régional TRANSAID consiste à réunir les acteurs de la gestion de crise : les pompiers, les sociétés d'autoroute, le port, la SNCF.

Suit à l'accident de Toulouse, la confiance en les industriels subsiste mais la peur des TMD est abordée donc les actions entreprises ont été de créer des commissions expérimentales :

Commission expérimentale devient les CLIC

GT expérimental sur le TMD et parallèlement le SPPPI crée également un GT sur le TMD.

Les industriels doivent avoir un comportement responsable. Dans la chimie, c'est le responsable care ou engagement progrès avec un volet sur le TMD : avoir un comportement responsable par rapport aux matières qu'ils expédient.

Les principaux problèmes liés aux TMD

Problème des produits de transit par exemple entre l'Italie et l'Espagne où les produits ne sont pas de la responsabilité d'une société française et sur lesquels il faut aussi être capable d'intervenir. Il faut aider à faire un peu de discipline car les produits en transit peuvent provoquer des surprises.

On veut mettre en avant le transport multimodal mais en ce qui concerne les MD, il existe une incohérence entre les différentes réglementations

Problème récurrent lors des CLIC, les réflexions des associations ainsi que des municipalités consistent à dire que les camions vont n'importe où car selon eux, il y a trop ou pas assez de signalisation : le cas typique est Rognac.

Le problème est de savoir qui met l'argent pour faire des travaux d'aménagement routier. C'est en principe la sécurité publique qui prime (donc les collectivités ? transfert des compétences dans la gestion du réseau routier).

Difficulté à tenir à jour la base de données des listes d'experts car il y a des mutations, de plus l'internationalisation fait qu'il peut y avoir un arrêt de la production de certains produits donc la disparition d'expert alors que les produits circulent toujours...

Ils essaient de traiter les problèmes avec fret SNCF, le CNC et nova trans. Le plan Veron est appliqué à titre expérimental. Ils émettent simplement des avis, proposent les solutions existantes aux industriels.

Problème de l'alimentation de l'aéroport de Nice par camions.

Quels sont les itinéraires utilisés par les TMD ?

Les améliorations envisageables

Que faire pour améliorer la situation ? On peut utiliser les statistiques de l'Etat, de la DDE, des autoroutes, pour connaître le nombre de camion (difficulté de connaître le chargement du camion) d'où l'intérêt de connaître les flux entrant et sortant des plus grosses industries afin d'établir les éventuels points noirs (rond point).

Depuis les années 80, des itinéraires sont imposés dans toute la France pour la livraison de chaque client d'oxyde d'éthylène. De plus une surveillance des chauffeurs est mise en place. L'analyse des risques montre qu'il est plus risqué de transporter de l'oxyde d'éthylène par la voie ferrée que par la route (gare du Cannet).

L'idée est venue de mettre la base de donnée de TRANSAID sur Internet. En effet, la technologie peut aider les forces de l'ordre à accéder à l'information.

Problème de la langue quand le chauffeur est étranger. Deux systèmes permettent de transmettre l'information aux partenaires français en cas d'incident ou de contrôle.

ICE : système européen

CEDRE : les correspondants en Ile de France répondent 24h/24

L'armée (sécurité civile) pourrait être réquisitionnée pour transporter rapidement du matériel pour gérer un accident ou un incident.

Les infrastructures qui posent des problèmes

La péninsularisation de la région PACA est due à la difficulté à franchir les Alpes (cols ou tunnels). Les infrastructures existantes ne permettent pas un acheminement satisfaisant pour les industriels. Il faut pour cela proposer des solutions alternatives. Discussion pour la traversée du Mont Genève qui n'accepte pas la traversée des camions (TMD ?) avec la proposition de la construction d'un tunnel.

Contenu attendu du guichet unique

Les restrictions à la circulation permanentes ou temporaires,
Les cas particuliers de restriction,
Les informations des sociétés autoroutières.

TLF est une fédération nationale (la FNTR, (l'UMF) adhère à TLF mais représente essentiellement les transporteurs qui font du conditionné) qui a plusieurs rôles :

- rôle institutionnel qui est géré par les instances parisiennes et le service MD de l'ATMD à Paris, et au niveau de la région, il est un courroie de transmission pour informer les adhérents de la nouvelle réglementation
- rôle de conseil d'un point de vue pratique, par exemple : que faire pour transporter de l'oxyde d'éthylène sur le territoire de la Suisse ? Quels documents de transport, d'un point de vue du conducteur, du véhicule, des autorisations. Ils répondent à toutes les questions concernant la réglementation d'un point de vue pratique. Puis-je transporter tel produit après tel produit sans avoir à effectuer un lavage de la citerne ?
- Rôle d'information de différents acteurs tels que le Cyprès, les chambres de commerce, DRE, préfecture

Il souligne la difficulté de faire un état des lieux car les industriels sont avares de renseignements concernant les quantités, les destinations.

Pour le transport en citerne, il existe quelques entreprises qui sont spécialisées et qui ne font presque que ça. L'exception est M. Amato qui a une dizaine de citerne. Les petites entreprises qui faisait ce type de transport ont été rachetées par des grands groupes comme celui de Charles André car les donneurs d'ordres, chimistes ou pétroliers ont besoin d'entreprises qui peuvent répondre aux besoins présents en France, en Allemagne ou en Angleterre.

Une trentaine d'entreprises représentent 98% du trafic.

Pour le transport des marchandises conditionnées, il faut :

Une formation colis

Un véhicule qui répond à la réglementation ADR

Il n'y a pas besoin de conseillers à la sécurité

TLF négocie avec la Mission TMD du ministère en ce qui concerne les nouvelles réglementations. Quand il y a des évolutions relatives à l'ADR au niveau français et européen, TLF et ATMD sont les interlocuteurs du ministère. Le préfet consulte TLF quand il se pose la question d'une interdiction ou d'une restriction.

PROBLEMES

M. Mattar soulève le problème de non connaissance des MD et de la réglementation par les services administratifs tels que la DRIRE ou la DRE. Ils ont connaissance de la réglementation de base qui leur sert pour effectuer les contrôles sur route ou en entreprise mais n'approfondissent pas leurs connaissances.

C'est dans le TMD qu'il y a le moins d'accident routier car les conducteurs sont bien formés, les matériels sont sophistiqués de plus il y a des renouvellements de formation

Le stationnement est la principale problématique sur les autoroutes et en dehors car leur construction est soumise à des normes très précises. La difficulté des aires d'autoroute est évoquée car le manque de place implique un débordement du stationnement sur les bretelles d'entrée et de sortie des aires. Les sociétés d'autoroute se sont engagées pour la sécurité des personnes et du fret à construire une aire de stationnement sécurisé pour les PL MD avec toutes les infrastructures indispensables aux conducteurs des PL, en dehors de l'autoroute (M. ALBINET directeur commercial d'ESCOTA). Ce projet a été élaboré en collaboration avec les services de secours pour les caractéristiques spécifiques aux MD.

A sa connaissance, il n'existe pas d'aire de stationnement dédiée aux MD sur le territoire français car c'est difficile à organiser du fait de manques de terrains.

Au niveau des infrastructures et pour le transport routier en générale, les rond-points sont un problème car augment le risque de renversement des PL notamment des citernes avec le problème du ballant ; de la même manière, les courbures de sortie d'autoroute. L'APTH propose des formations sur la prévention du renversement des camions.

Les DDE gèrent les interdictions de circulation. Il y a quelques années, il était impossible de savoir quelles étaient les interdiction éditées par la DDE et il n'y avait aucun moyen de connaître ce type d'information. Problème de stockage de l'information (personne n'est chargé de le faire). La DRE a des difficultés pour avoir l'information car les DDE ne remonte pas de telles informations. M. Mattar a demandé à la DRE de regrouper ces informations à la suite de l'accident dans le tunnel de Toulon mais depuis, ce travail n'a pas forcément été remis à jour.

AMELIORATION

M. Masoni travaille sur un projet de parking sécurisé à Vitrolles. M. Mattar ne sait pas si ce projet aboutira un jour de plus, M. Masoni essaye de faire un coup lors de l'achat du terrain. Ce projet ne peut être financé que par des fonds privés selon lui. Les grosses entreprises qui transportent de la MD serait prêt à payer un tel parking de plus, on assiste à des vols de camion ainsi, des transporteurs transportant des marchandises chères telles que du matériel hi fi ou des vêtements de marques serait prêt aux aussi à venir sur un parking sécurisé. Cependant, les prix ne doivent pas être dissuasifs car le contexte actuel est difficile.

Il organise des portes ouvertes pour les fonctionnaires de la DRE par exemple afin de leur montrer comment fonctionne les entreprises de transport routier (delta route) ainsi que le terminal conteneur de Fos où les véhicules sont équipés de balises GPS, comment s'effectue le dépotage.

Demande d'arrêté de dérogation pour transporter 44 tonnes aux abords du port et M. Matar demande à ce que l'arrêté soit établi pour une zone de 150 km autour du port (arrêté ministériel) car ils ont mis en place des lignes de cabotages maritimes entre Toulon et Rome. Il essaie de relancer la ligne Fos Savone : réunion au ministère sur ce projet le 27 juin 2005 avec les donneurs d'ordre (chargeurs), transporteurs routiers. M. Mattar a demandé à la préfecture l'établissement d'arrêtés concernant les villes de Fos, Marseille, Toulon, Nice, Sainte pour la dérogation de charger à 44 tonnes pour partir en cabotage maritime selon l'arrêté ministériel sorti le 7 janvier 2004.

Les collectivités territoriales

Martigues

2005

M. Cheney est enseignant, élu adjoint au maire, responsable des questions d'environnement et de risque

Les problèmes liés au TMD

- Proximité entre le TMD et l'habitat
- L'autoroute A55 s'arrête dans une courbe et devient la RN568. Bien que la nationale soit une deux fois deux voies, la sécurité n'est pas aménagée de la même manière que sur une autoroute donc cela pose des problèmes de sécurité. La décision de principe prise par l'ancien gouvernement de prolonger l'autoroute est remise en cause par le nouveau qui remet le financement à plus tard.
- La géographie du département 13 fait que pour tout accident lié au TMD se déroulant au sud de l'Étang de Berre, une déviation de l'ensemble du trafic par le nord est mise en place et entraîne des perturbations très préoccupantes du point de vue de la sécurité. Le TMD peut générer des interruptions de trafic portant sur l'ensemble du département mais portant aussi sur l'arc méditerranéen (axe Gène Barcelone et Lyon Marseille). Il existe donc une insuffisance dramatique d'investissements sur les infrastructures routières.
- Les politiques patronales de flux tendus exercées pour des raisons économiques, impliquent le déplacement de leurs stocks vers des stockages plus problématiques c'est à dire vers des camions ou des wagons moins sécurisés et créent ainsi un risque dispersé.
- Il n'y a que deux possibilités pour traverser le canal de Caronte et lorsqu'il y a un accident sur l'autoroute, les véhicules ont tendance à sortir de l'autoroute, se dirigent sur Martigues et provoquent une paralysie du centre-ville.

- Deux problématiques au niveau des infrastructures ferroviaires : la gare de Lavéra est située à environ 50 mètres des habitations, il n'y a pas de protection particulières (les portes de la gare étaient toujours ouvertes). La ville a mis en place des bornes incendie à proximité de la gare, la SNCF a condamné les deux voies les plus proches des habitations. De plus, il existe un interface entre des voies privées et les voies appartenant à la SNCF impliquant des problèmes de sûreté des processus.
- Le port de Caronte reçoit essentiellement des minerais mais il arrive que sur les voies ferrées situées près du port, soient stockées des MD. Les voies ferrées se situent sur un terrain vague accessible à tous (zone qui reste à vocation industrielle mais il subsiste quelques habitations dispersées, des avenues passantes), ce problème est en cours de résorption.
- La gare de Martigues pose le problème de la proximité entre les voyageurs et les MD. Le projet est de déplacer la gare de voyageurs à la gare de Croix-Sainte.

- La ville cherche depuis des années à lutter contre le passage de pipeline sous le centre-ville. L'usure des tubes ainsi que la corrosion provoquée par des sols salés ont impliqué la fuite des pipes dans le sol et la pollution aux hydrocarbures de l'Étang de Berre par l'intermédiaire des eaux pluviales. La politique de la ville consiste à réserver des zones dans le PLU qui contournent la ville susceptibles d'accueillir des nouveaux *pipes*.

- Martigues se situe à proximité de l'aéroport de la base d'Istres. Le cône d'envol de l'aéroport couvre en partie le site de Lavéra. Les avions transportent des bombes (arme atomique). Le problème qui se pose est que la base est utilisée par les EU dans le cadre de la guerre en Irak. Il a constaté que les avions sont passés très bas au dessus du site pétrochimique. Manque de confiance dans les pilotes de l'armée américaine. Il demande à ce que des précautions soient prises. Le sous préfet a réuni une commission composée des communes voisines, donc Martigues n'a pu participé.
- Le Chenal de Caronte est de moins en moins utilisé pour transporté des hydrocarbures car le transport par pipe à été favorise. Seul Shell Berre continue d'utiliser ce moyen pour transporter de faibles tonnages car le transport par pipe n'est pas approprié. le port autonome a fait établir une étude de danger qui utilise une méthode probabiliste et révèle qu'il existe $1 \cdot 10^{-7}$ chances pour que la ville soit rasée par un méthancier qui exploserait. En tant qu'élu, cette éventualité est inacceptable. Le port autonome a renforcé la sécurité en imposant un ou deux remorqueurs quand les quantités dépassent un certain seuil.

Les infrastructures utiles, les aménagements en projet

- Il existe une problématique concernant l'approvisionnement des camions au site pétrochimique de Lavéra. Il semble nécessaire pour sécuriser la ville et le site de prolonger la voie rapide de la Côte bleue afin que les camions puissent venir s'approvisionner par le sud si la route provenant de Martigues est coupée.

Guichet unique

- Evolution de la réglementation, une cartographie des itinéraires et interdictions.

Martigues, M. Boulerne**2005**

La ville n'a pas de plan de déplacement urbain, il n'est pas prévu d'en faire un et concernant les MD, la ville n'a pas de dispositif particulier. Une réflexion générale surtout sur les sites fixes a été menée dans le cadre du plan communal de sauvegarde. Il s'agit d'organiser les moyens communaux face au PPI et face aux risques naturels.

Leur objectif aujourd'hui est d'extraire les cinq pages intéressantes des plans de secours qui sont à leur disposition. En terme de secours, ils n'ont rien de spécifique pour le TMD.

En cas d'accident, ils seront amenés à réaliser certaines opérations d'ordre logistique. Par exemple, en cas de blocage du viaduc ou de l'A55 au voisinage du viaduc, sera mis en place un plan de déviation qui comprend 4 itinéraires de délestage qui ont été fléchés et ils ont pour projet de mettre en place des panneaux à messages variables pour orienter une circulation qui éviterait le viaduc. Ce plan de déviation sera caduc si la zone de danger générée par l'accident était de 2km.

Ils attendent une étude de danger probabiliste pour connaître les flux, les produits transportés, leur dangerosité et leurs conséquences et ainsi pouvoir quantifier cet aléa. Les approches alarmistes de la démarche déterministe ne sont pas soutenables puisqu'elle conduit à cartographier des secteurs immenses qui ne sont pas en relation avec le danger.

Ayant une non connaissance de l'aléa et de l'étendu potentiel des dégâts, ils ne peuvent pas prévoir les moyens de sauvegarde. De plus, il serait incohérent de prévoir un hébergement d'urgence dans un secteur situé dans la zone du risque et d'un autre côté, le dispositif de sauvegarde ne va pas être basé sur le site de la couronne situé à 15 Km sous prétexte que les autres zones sont dangereuses car cela poserait d'autres problèmes logistiques énormes.

PROBLEMES

En résumé, le fait de ne pas avoir une connaissance de l'aléa pose un problème pour la mise en place des moyens de sauvegarde.

Les axes principalement empruntés par les MD sont l'A55, la D9 en direction du site de Lavéra et la voie communale (bd Maritime) qui dessert Albemarle.

Est évoqué le problème de l'alerte pour le TMD routier (principalement), la mairie n'aura pas une connaissance de l'accident. Par exemple, si un accident se déroule sur l'autoroute, le CODIS sera prévenu et n'appellera pas forcément les pompiers de Martigues et ainsi, la ville ne sera pas prévenue et donc ne pourra pas mettre en œuvre les dispositifs d'alerte et de sauvegardes dont ils disposent. Dans le meilleur des cas, la mairie sera prévenu une dizaine de minutes après l'accident est aura à ce moment là d'autres problèmes de logistique à gérer. L'état du viaduc (encombré) est un moyen de leur signaler la présence d'un accident.

Il n'existe pas de travail officiel et obligatoire en collaboration avec les autres villes (les pompiers) pour améliorer le dispositif d'alerte. Cette collaboration restera dans le cadre des relations de bon voisinage et ils en parle quand ils ont le temps !!!! En cas de crise, seront informer les personnes décrites par le PCS et personne d'autre !!!!!Un travail ne peut-il être fait ????

L'articulation entre les PCS, les PSS ou les PPI n'est pas très bien faite. C'est à la jonction de deux domaines de compétences qu'il y a le plus de problèmes (comme en atteste l'accident du tunnel du Mt Blanc). En terme réglementaire, quand un événement survient à la limite entre deux communes, c'est le préfet qui est chargé de gérer la crise. Il faut en effet un coordonnateur car il pourrait apparaître des intérêts contradictoires.

Les problèmes engendrer par le rail

La gare de voyageur est confondue avec la gare de fret de Lavéra qui représente 1% du fret national. L'article 6 du 30 juillet 2003 statuait sur ce type de problème. Dans un délai de trois ans à compter de la date de publication de la loi, le conseil d'Etat devra proposer un décret qui définira quelles sont les unités intermodales et qui précisera dans quelles mesures les unités multimodales devront être étudiées afin de quantifier l'aléa.

La gare de « triage » de Caronte sur les terrains du PAM du côté d'Albemarle. Dans le cadre de la stratégie foncière de la communauté d'agglomération, ils ont évoqué une revalorisation de ce territoire avec des actions fortes sur le site d'Albemarle qui est l'entité la plus problématique sur la communauté d'agglomération ouest Etang de Berre car c'est une unité qui génère une zone de danger sur un grand nombre d'agglomération (centre commercial avec un rayon de 1100 m pour la zone Z2 et 550 m pour la Z1). Des études récentes tendent à montrer qu'il n'y aurait pas de diminution significative pour la zone Z2.

Le trafic par bateau

Le PAM a fait réaliser en 2003 par la société Sector une étude basée sur une démarche probabiliste destinée à quantifier l'aléa concernant l'ensemble des bateaux transportant des MD sur le canal de Caronte. Cette étude a abouti à une définition des différents scénarios et à un classement de ceux-ci par probabilité d'occurrence et de dangerosité. Par application d'une grille d'acceptabilité du risque, certains scénarios se sont avérés très problématiques au regard du risque. Ces scénarios ont conduit le PAM à modifier l'arrêté préfectoral régissant la navigation sur le canal de Caronte où certains matériels, procédures sont prescrites. Cependant il n'y a pas de modification sur la quantité et la nature des produits transportés.

Les canalisations

Volonté d'essayer de regrouper la disposition des pipes pour essayer de geler le moins de place possible. Le pipe est à la charge de l'industriel : la construction, l'entretien et la location de passage. Total avait deux pipes d'une vingtaine d'années, ils sont en train de faire une étude de tracé pour un nouveau pipe d'hydrogène et en profitent pour remplacer les deux autres pipes car ils ont des difficultés d'entretiens. La commune peut refuser le passage du pipe sur des terrains communaux.

PROPOSITIONS

Alors qu'il apparaît comme primordial de mettre en place un dispositif de vidéo surveillance sur l'A55 ainsi que la D9 compte tenu du trafic des PL TMD qui circulent nuit et jour, une réunion au SEA (service d'exploitation des autoroutes) établit qu'il n'y aura pas d'installation de caméras sur cette autoroute. Le SEA dispose seulement d'un dispositif d'évaluation de la vitesse des véhicules sur l'autoroute et de l'accidentologie (un impact, événement (perte d'une roue de secours ou d'un chargement ou une touchette...) par km et par jour (à vérifier)) pour tous les types de véhicules.

Un projet à long terme est de déplacer la gare de voyageur de l'autre côté du canal et pose le problème des déplacements d'infrastructures : routes, services. Ce long terme pourrait être amené à être raccourci si le décret d'application oblige une différenciation.

Ils proposent qu'Albemarle aille s'installer sur le site de Lavéra ou autre part là où les enjeux sont plus faibles (ce projet est une utopie pour le moment, en discussion avec le PAM). La communauté d'agglomération faciliterait ce déménagement car l'intérêt est de valoriser cette zone qui est à cheval sur la commune de Martigues et de Port de Bouc. Ce déplacement nécessiterait le déplacement du réseau de la gare de triage. L'idée est d'éviter le stockage des wagons sur la gare de Caronte et de dévier le trafic des MD sur la gare de Lavéra.

Les seules actions que la commune peut entamer pour gérer le TMD est l'interdiction de circulation sur le domaine communales. Pour les voies navigables, c'est la police de navigation (PAM) qui peut établir des interdictions. Pour les routes nationales c'est la DRE (préfet) qui est compétente en matière de restriction de circulation.

Il propose de favoriser le TMD fluvial, ferroviaire et par canalisation par rapport au mode routier. Il trouve qu'il y a assez de route.

Nécessité d'avoir des flux tendus notamment sur des petites quantités.

Il aimerait que le contexte réglementaire, c'est à dire que le décret sur les installations multimodales s'éclaircisse. De plus, volonté d'appliquer les mêmes seuils probabilistes que le seuil des installations fixes afin d'adapter une politique cohérente. Ainsi il s'agit d'établir une base probabiliste commune pour les risques technologiques comme cela est fait pour les seuils d'acceptabilités probabilistes établis par les études sur les risques sanitaires.

Volonté (incitation et milite) d'avoir des sites intégrés (comme celui de Lavéra) pour limiter le TMD. Il n'est pas d'accord avec une politique de diminution des stockages car les MD risquent de se retrouver stockées sur les routes ou voies ferrées ou autre.

GUICHET UNIQUE

Une information sur l'accidentologie par mode de transport. Quel pourrait être le paramètre pertinent ? Nombre d'accident, nombre de tonnes transportées. Quelles sont les principales causes d'accident (trafic, défaillance, alcool...)?

Possibilité d'établir des interdictions sur certains créneaux horaires serait-ce pertinent ?

La cartographie de l'accidentologie serait représenté par un nuage de point est-ce pertinent ?

Mairie de Marseille

2005

M. Berron est en charge de la division étude travaux et prospective de la Direction générale prévention et protection de la ville de Marseille.

Le rôle de votre structure dans la gestion régionale du TMD

Ils est en charge de relancer le dossier de mise en place d'une stratégie de prévention du TMD, c'est-à-dire de créer une opération au niveau du conseil municipal pour amorcer une réflexion. Il s'agit de faire voter des crédits pour des études spécifiques.

Un arrêté municipal interdit le transit dans la ville de Marseille et est remplacé par un arrêté plus détaillé et abordant la desserte. Il existe 112 stations service. La procédure retenue sera de généraliser la méthode de comptage des stations service à tous les utilisateurs de MD sur la ville.

Un plan d'action théorique est mis en place de sorte que les bataillons, la DRE s'approprient la procédure.

Les principaux problèmes liés aux TMD

Ils sont confrontés à un problème de méthode. Ils ne savent pas comment faire.

Doit-on travailler avec un bureau d'étude ou faire faire les études par les services de la municipalité (en régie)?

Ils travaillent sur une zone de stockage près du PAM.

Le cahier des charges pourrait être élaboré par le maître d'ouvrage en collaboration avec un expert technique comme le CETE.

Concernant le balisage des axes de transit et de desserte, les panneaux d'interdiction sont peu visibles. Ainsi une réflexion est entamée sur un signalétique horizontale et verticale.

Il existe un plan spécialisé d'intervention des TMD qu'il serait intéressant de se procurer par l'intermédiaire des marins pompiers :

Dans une vision de politique d'intercommunalité, des échanges entre les méthodes entreprises par les communes pourraient être étendus au niveau communautaire et inversement. Nous pouvons proposer la mise en place d'une réflexion concertée au niveau de la communauté urbaine de Marseille.

<http://www.prim.net/professionnel/riprim/seminaire4/at2.htm>

Le guichet unique

Ils proposent de mettre à disposition un listing des contacts utiles avec leurs coordonnées.

Mairie Grasse

2005

Grasse et le TMD

- Etat des lieux du TMD sur la ville de Grasse, les flux, évaluation des zones tampons autour des axes routiers en considérant le scénario majorant. Le DICRIM a été établi par le responsable de la police municipale, il est en révision.

Les problèmes rencontrés par rapport au TMD

- Difficulté à récolter les informations. L'information est toujours parcellaire
- Difficulté pour les gestionnaires de s'identifier les uns les autres c'est à dire de savoir qui fait quoi.
- Très peu de REX sur la ville de Grasse : 2 ou 3 accidents répertoriés.
- Manque de formation spécifique des forces de l'ordre (par manque de temps, de moyens...) pour les procédures à appliquer en cas d'accident afin que l'information remonte jusqu'à la mission TMD de la Direction des Transports Terrestres du gouvernement qui répertorie dans une base de donnée l'ensemble des accidents qui lui ont été signalés.
- Problème de concordance des trois bases de données sur les accidents de la route :
 - Base des transports terrestres
 - Base du BARPI
 - Base de la sécurité routièrePour un même accident, beaucoup de paramètres différent (par exemple, les dates ne sont pas identiques ou ...)
- Difficulté à contacter la Mission TMD.
- La vérification, le croisement des données est longue et fastidieuse.
- Pas de possibilités de proposer des itinéraires de contournement à cause de la topographie de la ville donc pas d'interdiction de circulation possible.
- Arrêté municipal de la ville voisine interdisant le transit implique une augmentation de passage des PL TMD

Infrastructures et aménagements

Création d'un service (pôle environnement) responsable de la coordination de l'ensemble des gestionnaires du TMD et chargé de compiler l'ensemble des informations liées à l'activité TMD et ainsi d'être le seul interlocuteur avec les industriels

- Création d'une bretelle d'accès entre la nationale et la ville évitant ainsi un désengorgement des ronds-points sensibles où 80 camions de MD par jour sont obligés de passer.
- Une signalisation spécifique indiquant les zones d'activités ou les ICPE avec un code couleur par exemple
- L'industriel affrète deux camions de 3 tonnes plutôt qu'un six tonnes réduisant ainsi l'impact éventuel d'un accident de TMD. Ainsi, les routes déjà fragilisées par les mouvements de terrain sont préservées.

Le guichet unique

- Evolution de la réglementation, les pouvoirs de police du maire.

Ouest Provence

2005

La gestion du TMD

Le syndicat d'agglomération nouvelle du nord-ouest de l'étang de Berre exerce en terme de compétences urbaines une mission d'aménagement du territoire pour faire face au développement économique. Leur compétence en matière d'aménagement est partiellement déléguée à l'EPAD (Etablissement Publique d'Aménagement et développement).

Problèmes

- Problème de desserte de la zone.
- Problème du stationnement des PL de MD se retrouvant dans les cités.
- Le projet Fos 2XL consiste à doubler la capacité des grands porte-conteneurs sur son terminal conteneur. La mise en place d'une filière d'éclatement et de re-conditionnement sera impulsé d'une part par le projet Fos 2XI et d'autre part par la plate forme multimodale Clésud qui ne traite que peu de MD (400 camions jour). Clésud est une plate-forme logistique s'appuyant sur l'intermodalité rail-route et sert d'aire de stationnement pour les camions ne transportant pas de MD.
- Le projet Distriport à la limite de Fos et de Port St Louis est en cours de réalisation : c'est un seconde plate-forme un peu moins multimodale que Clésud et destinée à l'éclatement des conteneurs. Tous ces projets impliquent un développement accru des transports routiers en général. Le chiffre évoqué est de 2000 camions par jour ajouté aux 7000 camions journaliers existants. Les 55000 véhicules par jour circulant dans cette zone entraîne une saturation des infrastructures routières. Ainsi la création d'un SCOT en collaboration avec la CAOEB permet de raisonner en terme d'aménagement global en tenant compte de l'implantation d'activités générant de nouveaux flux de marchandises.
- Le problème posé par la gare de triage de Miramas où des trains entier transitent et où des stockages de wagons sont possible est qu'elle est située en pleine ville. Les risques engendrés par la gare sont donc majeurs puisque les enjeux humains sont considérables
- (Quand les aires d'autoroutes sont saturées les forces de l'ordre font circuler les PL réglementation ou non)

Infrastructures et aménagements

- Création d'une voie de détournement de Fos.
- Transformation de la RN568 en autoroute (600 camions jour de MD). De plus, cette route se situe dans les cercles Seveso impliquant une problématique de risque majeur sur cette zone causé par les effets dominos.
- Création d'une liaison entre Salon et Fos : A56.
- Création d'une aire de stationnement. Le sujet a déjà été abordé mais succinctement car il engendre un certain nombre d'interrogations. Il pose le problème de l'implantation, l'aire doit être à proximité d'un grand axe de circulation, il faudrait mettre en place un système de navette, que ce soit pratique d'usage et sécurisé. Il faudra que cette plate forme soit suffisamment attractive pour qu'elle fonctionne. Alors pourquoi ne pas développer une hôtellerie des transports (et un restaurant) : étudier les besoins des transporteurs. Détermination du financement. Qui va gérer cette structure ? Un privée (transporteurs), mixte, l'Etat va-t-il intervenir ? La prise de conscience est en cours et dès qu'elle sera suffisamment mature, les acteurs décideront d'agir (de construire une aire de stationnement). Il reste encore des réflexions à conduire particulièrement au niveau des besoins des transporteurs, des coûts. Ces discussions pourraient être conduites au sein des réunions du SPPPI.
- Le développement du transport par le rail à chaque fois que cela est possible.

Guichet unique

- Evolution de la réglementation, une cartographie des itinéraires et interdictions.
- Proposer un accès pour une réservation de chambre d'hôtel située à côté d'une aire de stationnement et mettre un lien avec les sites d'office du tourisme pour proposer aux transporteurs des activités pendant le WE (notamment pour les transporteurs étrangers).

Mairie de Nice

2005

Notre service est chargé de la prévention des risques naturels et technologiques sur la commune de Nice dans le cadre des pouvoirs de police administrative du maire. Au même titre que les autres risques majeurs susceptibles de survenir, un plan thématique " TMD " est en phase d'élaboration dans le cadre de la mise en place du plan communal de sauvegarde. Ce plan contient les informations suivantes :

- l'aléa local (connaissance et géolocalisation du risque TMD)
- les enjeux (enjeux humains, matériels et environnementaux)
- les modalités de déclenchement de l'alerte
- des fiches d'actions réflexes
- les annuaires (municipal, institutions publiques, experts, etc.)

Ce plan sera l'outil principal de gestion de crise en cas de sinistre sur la commune. Il permet d'organiser l'action de tous les services municipaux pour la sauvegarde des personnes, des biens et de l'environnement.

Problèmes rencontrés

Même si la connaissance des points de desserte des carburants est assez bien connue, notre demande concerne davantage la notion de flux entre ces points et l'approvisionnement des camions. Dans ce cadre, il serait judicieux de mener une enquête pour connaître les fournisseurs de chaque station-service sur la commune. (en cours sur Nice)

De plus, même si le trafic des carburants représente 60 % du transit, il nous est difficile de quantifier le trafic lié aux autres matières dangereuses.

Concernant le transport par fer, la SNCF n'est pas toujours disposée à répondre aux demandes d'information. Le volume de leurs activités reste flou même si Nice reste une zone de transit entre certains départements français et l'Italie.

Enfin, le TMD par canalisation est connu et localisé, GDF ayant fourni les caractéristiques techniques de leurs installations souterraines.

Les améliorations envisageables

Une spirale positive s'est mise en place entre les différentes collectivités locales de la région et chacun des acteurs publics du débat ; il semble désormais indispensable de faire participer activement tous les autres acteurs (SNCF, groupes pétroliers) afin de mieux connaître le risque.

Attentes liées au guichet unique

La cartographie détaillée des flux, des points d'approvisionnement et de desserte est indispensable.

Il semble qu'une veille juridique soit incontournable. De plus, des outils de sensibilisation (plaquettes d'information, panneaux) sont opportuns afin d'informer la population.