



Secrétariat Permanent pour la Prévention des
Pollutions et des risques dans la région grenobloise

Transport de Matières Dangereuses

COMPTE RENDU du groupe de travail plénier

18 juin 2013

Présents :

Élus/Collectivités :

Anne BUILLES (La Métro/SMTC), Bernard LE RISBE (Association des Maires de l'Isère)

Acteurs économiques :

Raymond JODER (AREA), Gérard PASCALIS (Transports BRUN S.A.S.), Vincent PICHOU (SNCF GÉODIS), Julien ROSSIER (EUROTUNGSTÈNE), Nicolas BOVERO (T.L.F.), Véronique STARC (APORA/UIC Rhône-Alpes)

Associations/experts :

François GIANNOCCARO (IRMa), Fabrice SCHAACK (LAHGGLO)

Représentants des salariés

Stéphan PINELLE (CHSCT VENCOREX)

État :

Éric DELEPORTE (DDSP 38), Francis IGNASIAK (DUMZ CRS 47), Jean-Pierre FORAY (DREAL/UT38), Violaine TANTOT (Stagiaire DREAL-UT38/SPPPY), Denise THIEVENAZ (DIRCE), Lise TORQUET (DREAL-UT38/SPPPY).

Excusés :

Laurent ALBERT (DREAL/STV), Philippe BUKK (La Poste), Jean-Luc COGNE (DDT), Henry DE CHOUDENS (IRMa), Jean-François LEBLANC (Académie de Grenoble), Olivier PINERI (DREAL/SPR).

Après un tour de table, Lise TORQUET introduit la séance et rappelle comment sont organisés les travaux sur le TMD au sein du SPPPY.

- **Approbation du compte-rendu de la réunion du 11 septembre 2012**

Le compte-rendu est approuvé.

- **Rappel des principales conclusions du stage d'Alice LIBERT et avancement des travaux**

Lise TORQUET fait un retour sur les travaux et les principales conclusions et propositions suite au précédent stage effectué par Alice LIBERT entre avril et septembre 2012.

Les commentaires ou remarques formulées sont les suivants.

Au sujet de l'enquête de perception et de connaissance des risques majeurs conduite par l'IRMa et le laboratoire PACTE sur les communes de Jarrie, Voreppe et Le Pont-de-Claix, Bernard LE RISBE indique que les problématiques sont très différentes d'une commune à l'autre. En particulier, la commune de Le Pont-de-Claix est la seule où les camions de transport de matières dangereuses circulent à très forte proximité des habitants.

Violaine TANTOT présente ensuite l'état d'avancement des missions qui lui ont été confiées dans le cadre du stage débuté en avril 2013.

En réponse à une question de Bernard LE RISBE, il est indiqué que les interlocuteurs pour les stations-service et la distribution du fioul des grandes enseignes sont différents.

Gérard PASCALIS demande pourquoi l'activité de distribution de GPL n'a pas été prise en compte.

Jean-Pierre FORAY indique que cette activité concerne plutôt les communes en dehors de l'agglomération. En outre, lors de la première phase de quantification, les flux générés par le dépôt SOBEGAL à Domène ont été pris en compte.

Diapo n°18

Jean-Pierre FORAY précise qu'une concertation avec les entreprises et les salariés sur les horaires de chargement/déchargement devra être engagée par la suite.

Bernard LE RISBE rappelle que la question de la multinationnalité reste posée et délicate à traiter.

Jean-Pierre FORAY mentionne la problématique des GPS et de la diffusion des informations relatives aux restrictions de circulation.

Lise TORQUET rappelle que le projet Géofencing MD pourrait apporter des réponses sur le sujet.

Nicolas BOVERO indique qu'à partir d'octobre 2013, un système de taxation en fonction de l'infrastructure empruntée va être mis en place pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. L'objectif du dispositif est le report d'un maximum de poids-lourds sur les autoroutes.

La taxe sera calculée à partir de l'enregistrement des données via un badge équipant chaque véhicule.

Les axes ont été proposés par le ministère et sont en cours de validation par les conseils généraux.

Diapo n°19

François GIANNOCARO demande pourquoi la station de lavage de Fontaine est menacée. Jean-Pierre FORAY indique que c'est en raison des perspectives d'extension de la zone commerciale.

Les participants s'accordent sur le fait que la création d'une aire multiservices (stationnement, restauration, lavage) doit être l'une des priorités concernant les transports de matières dangereuses dans la région grenobloise.

Concernant les aménagements de la Voie Rapide Urbaine (VRU) et de la RN85, Mme THIEVENAZ précise qu'il existe un bassin de rétention à Meylan, et deux à Jarrie.

- **Information sur les travaux du Plan de Déplacement Urbain (PDU)**

Anne BUILLES présente les principaux résultats des travaux en cours sur la réflexion menée par le Syndicat Mixte des Transports en Commun grenoblois sur la livraison des marchandises en ville dans le cadre de la réactualisation du Plan de Déplacement Urbain.

Concernant les freins au report modal, et les raisons indiquées dans le diagnostic du PDU (mauvais fonctionnement du service), Vincent PICHOUUD précise en préambule que la SNCF n'est pas le seul opérateur de fret ferroviaire. Il ajoute que la SNCF n'est pas en capacité aujourd'hui de travailler sur tous les volets sur lesquels elle est attendue. S'il est possible de faire du transport de matières dangereuses, il n'en est pas de même pour le transport de colis, qui est difficilement « massifiable ».

Fabrice SCHAACK rappelle que le déploiement du fret ferroviaire est une demande des associations citoyennes.

Vincent PICHOUUD rappelle qu'il ne faut pas perdre de vue les aspects économiques et que la livraison de ce type de marchandises engendre également des difficultés techniques.

Il précise que l'exemple de l'Île-de-France, où la SNCF livre des colis à l'enseigne Monoprix, n'est pas aisément reproductible car cette région est très dense.

Néanmoins, cet état de fait ne doit pas écarter la recherche de solutions.

L'entreprise travaille notamment sur la question du ferroutage.

Nicolas BOVERO souscrit à l'intervention de M. PICHOUUD notamment en ce qui concerne la prise en compte du volet économique. Il rappelle que la route reste à ce jour le mode le moins cher et le plus flexible, donc le plus utilisé, et que les transporteurs ont déjà consenti beaucoup d'efforts dans le renouvellement de leurs flottes pour répondre aux normes Euro.

Il indique enfin que dans un projet de centre de distribution urbain, il convient également de réfléchir à la plus-value pour les transporteurs.

Anne BUILLES indique que dans le cadre de la définition du schéma logistique urbain à venir (octobre 2013), il est demandé au prestataire de travailler sur les types de plate-formes logistiques à développer, leur localisation et les modalités économiques de leur fonctionnement.

En parallèle, une étude pré-opérationnelle en vue de la création d'une plate-forme mutualisée et décarbonée est lancée. Cette plate-forme sera dédiée aux flux de colis et située en entrée nord-ouest de l'agglomération, dans le secteur Presqu'île/Saint-Egrève.

Anne BUILLES confirme que la question des matières dangereuses sera prise en compte dans le schéma logistique urbain.

Stéphan PINELLE indique qu'une plate-forme logistique semble également nécessaire dans le sud de l'agglomération.

Plusieurs participants rappellent qu'il faut prendre en compte les coûts liés aux ruptures de charge.

- **Retour sur l'accident de l'A49 du 27 mars 2013**

Raymond JODER présente les éléments de retour d'expérience suite à l'accident survenu sur l'autoroute A49 dans le sens Valence / Grenoble le 27 mars 2013, à proximité de la commune de Tullins (Isère), PK 13000.

A noter qu'un accident de TMD s'était déjà produit sur cette autoroute en 2006.

L'accident s'est déroulé peu avant 8h du matin dans des conditions de trafic normales (pas d'intempéries).

Le chauffeur se serait assoupi. Il a perdu le contrôle du véhicule qui s'est renversé sur la chaussée. Le choc a provoqué une fuite sur le camion-citerne transportant 32 000 litres de gazole. Presque la moitié du réservoir s'est déversée (15 m3 exactement).

La zone de l'accident n'était pas équipée d'un bassin de rétention, ce qui, compte-tenu de la structure en toit de la chaussée, a engendré un risque de pollution de l'Isère située à proximité.

Le chauffeur a été gravement blessé dans l'accident mais aucune autre victime n'est à déplorer.

La circulation a été coupée de 8h à 20h. Trois semaines supplémentaires ont été nécessaires pour terminer les réparations.

900 tonnes de terres polluées ont dû être évacuées vers une décharge de classe 1, ce qui a constitué le principal poste de dépense et engendré des difficultés techniques (décharge éloignée géographiquement, horaires d'ouverture restreints..).

Les relations entre le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS), la Gendarmerie, les professionnels, etc. ont été excellentes.

Au total, l'accident a engendré un coût de 750 000€ hors pertes d'exploitation.

Cet accident a donné lieu à un retour d'expérience au sein de la société AREA (gestionnaire de l'autoroute). Celle-ci souhaite qu'un débriefing soit effectué avec l'ensemble des organismes qui sont intervenus lors du sinistre.

Raymond JODER indique qu'il se produit environ 1 accident de poids lourd par semaine sur les autoroutes AREA et que trois exercices par an sont prévus. L'année dernière, ils ont été réalisés dans les communes de Rives, Le Crozet et Saint-Marcellin. Celui de Saint-Marcellin était à l'échelle 1, à la demande du SDIS et de la Gendarmerie. Il souligne que lors d'un accident, AREA doit intervenir dans les 25 minutes qui suivent quelle que soit la localisation de l'accident.

Une démarche est en cours avec les différents services pour apprendre à se connaître et travailler ensemble.

Suite à ces interventions, Lise TORQUET remercie l'assistance, clôt la séance et invite ceux qui le souhaitent à rester pour le déjeuner et la visite des PC routiers Itinisère et Gentiane.

La prochaine réunion du groupe de travail TMD est fixée au **19 septembre 2013 à 9h30 à la DREAL**. Cette réunion aura pour objectif de présenter la synthèse des travaux de Violaine TANTOT.

