



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

**Commission Aménagement du territoire
et économie durables**
**Groupe de travail sur les transports
de matières dangereuses -TMD**
Réunion du 8 décembre 2011

Compte-rendu

Présents :

Elus/Collectivités :

Bernard LE RISBE (Association des Maires de l'Isère), Grégory TERLIN et Véronique LESPINATS (Conseil Général), Julie BLAIS et Anne BUILLES (Métro/SMTC)

Acteurs économiques :

Raymond JODER (AREA), Marc MOUNIER-VEHIER (MEDEF/Eurotungstene), Michel DUPARC (Perstorp)
Jean-Pierre TETREL (SNCF)

Associations/experts :

Henri DE CHOUDENS (IRMa), Murielle PEZET-KUHN (AURG), Maurice OZIL et Fabrice SCHAACK
(LAHGGLO), Robert BOUVEROT (AR2PC),

Représentant des salariés

Stephan PINELLE (CHSCT Perstorp)

Etat/administration :

Jean-Luc COGNE (DDT38), Commandant Arnaud ANSELLE (SDIS38), Jean-Pierre FORAY (DREAL –
UT38), Lise TORQUET (DREAL-UT38/SPPPY), Adjudant Gérard QUENAULT (Gendarmerie Nationale),
Denise THIEVENAZ (DIRCE)

Excusés :

Jocelyne RODRON (CHSCT Perstorp)
Cyril LOUSTAU (EPSCOT)
Laurent ALBERT (DREAL)

1. Rappel du contexte (pour les personnes nouvelles intégrant le groupe de travail)

Lise TORQUET, précise que le SPPPY est une instance permanente de concertation sur l'environnement et les risques, apparentée à un mini Grenelle local dont le périmètre « informel » est celui du SCOT de la région urbaine de Grenoble; certaines actions seront cependant développées en collaboration avec le SPIRAL, équivalent du SPPPY à Lyon.

La DREAL assure le secrétariat de cette instance.

Le SPPPY est co-présidé par M. le Préfet de l'Isère et M. Michel ISSINDOU. L'arrêté préfectoral de constitution a été signé le 29 juillet 2011.

Cinq commissions thématiques composent le SPPPY :

- « Air Energie Climat »
- « Aménagement »
- « Qualité des milieux et Biodiversité »
- « Risques Majeurs »
- « Santé Environnement »

ainsi qu'une commission plénière regroupant les acteurs des cinq collèges grenelliens (élus/collectivités territoriales, acteurs économiques, associations/experts, salariés, Etat) qui se réunira le 15 décembre 2011 en Préfecture.

Lors de la réunion du 28 juin 2011 de la commission « Aménagement » il a été décidé d'engager une réflexion sur les Transports de Matières Dangereuses puisque des questions et préoccupations récurrentes sur ce thème émanaient des réunions publiques mais également des entretiens préalables à la création du SPPPY menés auprès des différents acteurs.

A l'issue de la première réunion du GT « TMD » qui a eu lieu le 27 septembre 2011, il a été décidé d'élargir le groupe de travail initialement constitué à d'autres acteurs du domaine des transports de matières dangereuses et notamment :

- aux représentants du transport routier (TLF – UNOSTRA - FNTR), sans réponse à ce jour,
- aux associations : LAHGGLO et AR2PC sont représentées ce jour,
- aux syndicats de chauffeurs routiers : sans réponse à ce jour,
- au Conseil Général,
- à la Direction Interrégionale des Routes Centre-Est,
- au service des contrôles terrestres de la DREAL (excusé).

Il existe une difficulté à élargir le collège des élus du fait de leur manque de disponibilité.

Lise TORQUET précise qu'elle a contacté M. SIEBERT élu de la Ville de Grenoble le 7 décembre 2011.

L'axe de travail qui a pu être dégagé lors de la première réunion consiste en premier lieu à mieux identifier la problématique sur la région grenobloise. Il s'agit de voir quels sont les problèmes qui se posent effectivement. L'idée est de faire un état des lieux des données en termes de flux, d'axes empruntés, d'accidentologie, de problèmes ressentis, d'où la nécessité d'avoir au sein du GT les services de sécurité, de secours et les services gestionnaires des réseaux.

Jean-Pierre FORAY précise que les nombreuses questions émanant des réunions publiques autour des plateformes chimiques concernaient le manque de suivi des camions après leur départ des établissements, le stationnement et les gares de triage où transitent des TMD.

Ce n'est qu'une fois le travail d'état des lieux achevé que d'éventuelles pistes de travail pour la suite pourront être dégagées (mise en place d'itinéraires dédiés et plan de circulation, sécurisation de certains axes, information sur la réglementation, travail sur les points noirs de circulation...)

2 - Point de vue des services de sécurité

Gérard QUENAULT indique que la réglementation dans ce domaine est très complexe et comporte des différences selon les produits transportés, qui nécessitent une bonne information des personnels de gendarmerie et de police. La Gendarmerie Nationale s'attache à faire respecter la vitesse sur routes et

autoroutes, ainsi que les distances de sécurité, très importantes dans le cas des matières dangereuses, et à vérifier les temps de repos des chauffeurs routiers. Les contrôles concernent également les équipements du camion et le type de conditionnement.

Il indique que le parc est constitué d'assez peu d'entreprises effectuant du transport de matières dangereuses, et qu'il s'agit donc d'entreprises de taille relativement importante et spécialisées. La problématique concerne la formation des chauffeurs qui doit comporter différents domaines de spécialisation liés aux TMD. Ce point est particulièrement inspecté lors des contrôles. La nationalité des chauffeurs entre également en ligne de compte, puisque la réglementation précise que ceux-ci doivent être formés soit dans leur pays d'origine, soit par le pays « employeur ».

Bernard LE RISBE pose la question des problèmes posés par les convois « multinationaux » (exemple du tracteur roumain, de la remorque bulgare et du chauffeur polonais).

M. QUENAULT indique qu'ils sont tous soumis à la même réglementation européenne et que le « cabotage » (transport en France par des camions étrangers) est autorisé.

Concernant le stationnement, les règles de sécurité sont enseignées aux chauffeurs lors de leur formation. En fonction des matières transportées, il est interdit de stationner à une certaine distance des habitations. Notamment, il est interdit de stationner dans Grenoble intra-muros. Ce point peut également être contrôlé par la Gendarmerie si besoin, mais représente un faible volume de verbalisation à l'heure actuelle.

En cas de non-respect de la réglementation, il est également possible d'immobiliser les camions.

Globalement, il apparaît que la réglementation sur les transports de matières dangereuses est bien respectée par les grands opérateurs. Certains organisent même des challenges entre chauffeurs, notamment pour ce qui concerne le transport en citernes.

En revanche, il indique que les possibilités actuelles de transporter certains produits sans avoir à se conformer à la réglementation TMD lorsque la distance est inférieure à 50km peuvent poser problème.

Enfin, il précise que la Gendarmerie ne possède pas de chiffres sur le nombre d'accidents ou incidents liés aux transports de matières dangereuses en stationnement.

Arnaud ANSELLE indique que le SDIS n'intervient que dans un cadre accidentel. Sur le secteur, il souligne que très peu d'interventions concernent les transports de matières dangereuses, qui sont bien organisés avec un système d'entraide entre industriels. Des exercices sont organisés sur les plateformes chimiques et chez les transporteurs.

Il souligne que le transport de matières dangereuses qui est formalisé pose moins de problèmes qu'un transport de petites quantités de matières dangereuses dans des véhicules non adaptés.

Henri DE CHOUDENS souhaite savoir qui intervient pour les transports par voie ferrée.

Jean-Pierre TETREL indique que la police ferroviaire n'est pas compétente pour effectuer les contrôles sur les transports de matières dangereuses. Il rappelle que depuis 2003, la concurrence est ouverte sur le réseau ferré français. De ce fait la SNCF n'est plus le seul transporteur sur les voies, qui restent gérées par RFF.

Jean-Pierre FORAY pose la question de la responsabilité des industriels qui affrètent les transports de matières dangereuses.

Bernard LE RISBE précise que c'est le donneur d'ordre qui est responsable du produit transporté jusqu'à l'arrivée et que la collaboration est indispensable entre l'industriel et les services de transport.

Michel DUPARC précise qu'il existe une procédure nommée RAT (Reconnaissance de l'Aptitude au Transport) qui permet de vérifier l'adéquation du type de matériel utilisé par rapport au produit transporté.

Monsieur TETREL confirme l'existence de la RAT au sein de la SNCF.

Jean Pierre FORAY souhaite disposer du référentiel sur la RAT.

Concernant les incompatibilités entre produits transportés, M. QUENAULT indique que la réglementation est très claire pour le transport par camions, avec en outre l'obligation de respecter les distances de sécurité.

Julie BLAIS pose la question du risque d'immobilisation en plein centre-ville (en référence à un incident récent en gare d'Aix les Bains).

Il lui est répondu qu'il n'existe pas, pour le transport ferroviaire, de règle de transit pour les produits dangereux, et que le tri est effectué dans les gares de triage.

3. Présentation des principaux résultats de l'enquête cordon de 2010

Véronique LESPINATS présente l'enquête cordon réalisée en septembre 2010 par le Conseil Général de l'Isère. Cette enquête a été financée par l'Etat, le SMTC et la communauté d'agglomération.

Il a été constaté que, depuis 2005, le trafic routier diminue. En 2010 la part de la voiture sur l'Y grenoblois a eu tendance à baisser au profit du transport en commun.

Au cours de l'enquête qui s'est déroulée pendant 2 semaines sur 22 points situés sur routes et autoroutes, 58 000 conducteurs ont été questionnés, dont 5 000 chauffeurs poids-lourds. Le trafic sur l'Y grenoblois représente environ 120 000 véhicules par jour en échange ou transit. Le transit représente environ 10% du trafic total ce qui est peu, comparé à d'autres régions (au total, c'est 172 000 véhicules qui ont traversé le cordon en 2 semaines).

Le taux de transit est cependant relativement important au niveau de Pontcharra et du Sud de l'agglomération.

Sur l'ensemble des routes départementales les poids lourds représentent environ 5 % du trafic total, dont 0,3 % pour le transport de matières dangereuses. Mais il faut noter que le taux de poids-lourds est différent d'une route à l'autre.

Lors de l'enquête, sur les 169 poids-lourds transportant des matières dangereuses, 27 étaient réputés vides (il n'était pas vérifié si le dégazage avait été effectivement réalisé).

Sur les 142 poids lourds en charge, 29 transportaient de l'essence, 13 du gazole ou du diesel et 13 de la soude caustique liquide.

A noter que si les poids lourds circulent sur l'ensemble des routes départementales (9% circulent sur les grands axes), pour les TMD, ils ont été comptés principalement sur les gros axes.

M. QUENAULT demande si les transports médicaux et les transports de produits radioactifs par petits véhicules ont été spécifiquement identifiés.

Mme LESPINATS répond que ces types de véhicule n'ont pas été identifiés dans l'enquête cordon, bien qu'il existe des méthodologies d'enquête permettant d'identifier et de compter les plaques. De même une analyse par origine et par destination peut être menée.

Michel DUPARC précise que le bureau trafic route et rail possède, pour la plate-forme de Pont de Claix, des données sur le flux des matières dangereuses dans la perspective de disposer de statistiques sur les échanges entre les plates-formes chimiques et leur environnement.

Arnaud ANSELLE indique, en citant l'exemple des nanoparticules, qu'il existe un décalage entre le référencement d'un produit en tant que matière dangereuse dans une entreprise et son référencement pour le transport.

Gérard QUENAULT précise que cela peut s'expliquer par le seuil de quantité transportée qui ne classe

pas le convoi en TMD.

4. État d'avancement des réflexions engagées sur le volet marchandises du PDU

Julie BLAIS indique que les réflexions qui ont été engagées sur le volet marchandises du PDU n'ont pas beaucoup avancé à ce jour.

Un début d'état des lieux a pu être dressé concernant l'analyse des arrêtés municipaux sur la circulation et le stationnement des poids lourds sur les communes de l'agglomération (27 communes au total).

Six entretiens sur les quarante prévus avec les représentants de la filière logistique ont été menés, dans l'objectif de mieux connaître le fonctionnement de la logistique dans l'agglomération et définir les difficultés rencontrées afin d'y apporter des solutions.

Un travail a également été mené sur l'identification des principaux pôles générateurs de flux de marchandises en lien avec les travaux d'élaboration du Schéma de Cohérence Territorial.

Dans les prochaines semaines un travail sera lancé sur la définition d'un schéma logistique en lien avec l'établissement public du SCOT, en demandant à un prestataire de proposer une organisation de plateformes logistiques avec des centres de distribution urbains.

L'objectif de ces travaux est la diminution de la circulation de véhicules polluants dans l'agglomération afin de réduire la pollution de l'air.

Au besoin, il peut être envisagé d'inclure des questions concernant le TMD dans les grilles d'entretien.

5. Propositions pour la poursuite des travaux

Périmètre

Voir carte DREAL remise en séance

Il est proposé d'étendre ce périmètre jusqu'à Moirans à l'Ouest, et de le compléter à l'Est par les communes traversées par les RD523, 5 et 112.

Une nouvelle carte reprenant ces propositions sera transmise par la DREAL aux membres du groupe de travail.

Consolidation des données sur les TMD dans la région grenobloise (projet de stage)

Parmi les axes d'actions identifiées, l'un concerne la consolidation des données sur le TMD notamment sur les flux, les produits transportés, les accidents et les restrictions de circulation.

La proposition est de faire travailler un stagiaire sur l'acquisition et la synthèse de ces données, permettant de dégager les axes de travail pour la suite. L'UT38 de la DREAL a obtenu l'autorisation de recruter un stagiaire pendant 6 mois, qui devra travailler en étroite collaboration avec les organismes disposant déjà de données dans le domaine des TMD.

M. COGNE indique que la carte présentant les restrictions de circulation diffusée dans le dossier de séance sera remise à jour, mais il rappelle que la DDT n'a pas de visibilité sur les interdictions au niveau des communes.

Raymond JODER indique qu'il pourrait être intéressant d'examiner les procédures en cas d'événement (notamment pour éviter les pollutions de nappe et de captages d'eau potable).

Henri DE CHOUDENS précise que l'IRMa dispose d'informations sur le TMD qui pourront être fournies au stagiaire.

Parmi les établissements d'enseignement à solliciter, ont été cités : Polytech Grenoble, IG2E (Lyon), le master IAE, Phelma, l'Institute d'Urbanisme et de Géographie Alpine, l'ENTPE, les écoles des mines, l'ISTG...

Les membres du groupe de travail sont invités à faire part de toute proposition concernant les établissements d'enseignement à solliciter ou s'ils ont connaissance d'étudiants en recherche de stage dont le profil pourrait correspondre.

Une réunion avec les différents partenaires pourrait être organisée pour permettre à la personne retenue de mieux appréhender la problématique et connaître les personnes ressources.

Enquête sur le ressenti et les attentes des différents acteurs (cahier des charges)

Il s'agit du deuxième axe de travail proposé pour avancer sur la problématique.

Lise TORQUET précise qu'il s'agira en premier lieu de lancer une enquête sur le ressenti et les attentes des différents acteurs ; le principe serait de la confier à un prestataire qui contribuera à en préciser les modalités.

Deux niveaux de publics pourraient être visés : le public « initié » (organismes impliqués dans la sécurité des TMD) et le public « non initié ».

Les membres du groupe de travail sont invités à prendre connaissance de la première proposition remise et à donner leur avis.

D'ores et déjà, Mme LESPINATS suggère d'ajouter quelques éléments sur les résultats attendus et les données initiales (liste des communes, données en termes de population).

M. QUENAULT suggère également d'ajouter dans le public visé les organismes qui délivrent les autorisations aux chauffeurs routiers.

- - -