



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

## COMPTE RENDU de la réunion du Groupe de Travail TMD du 28 février 2012

### **Présents :**

#### Elus/Collectivités :

Bernard LE RISBE (Association des Maires de l'Isère), Véronique LESPINATS (Conseil Général 38)

#### Acteurs économiques :

Francis GALLAND (FRET SNCF), Jean-Marc IACONIS (SNCF GEODIS), Raymond JODER (AREA), Julien ROSSIER (représente Marc Mounier Vehier - Eurotungstène+MEDEF), Frédéric PAPON (FNTR), Nicolas BOVERO (Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France - TLF), Michel DUPARC (Perstorp)

#### Associations/experts :

Henri DE CHOUDENS, François GIANNOCCARO (IRMa), Fabrice SCHAACK (LAHGGLO)

#### Représentants des salariés :

Stephan PINELLE (CHSCT Perstorp)

#### Etat/administration :

Arnaud ANSELLE (SDIS 38), Christophe MARTINATO (EDSR Gendarmerie GGD 38), Salvatore MIRAGLIA (DDSP 38), Patrick MORIS (CRS ARAA Chassieu), Denise THIEVENAZ (DIRCE), Jean Pierre FORAY, Laurent ALBERT, Olivier PINERI (DREAL)

## COMPTE-RENDU

Jean-Pierre FORAY ouvre la séance, et excuse Lise TORQUET.

Il rappelle la genèse du groupe de travail. De nombreux questionnements autour de la sécurité du transport des matières dangereuses (TMD) avaient été émis lors des réunions publiques organisées dans le cadre de la campagne d'information autour des établissements à risques technologiques de 2008. Cette préoccupation a été confirmée à l'occasion de la création du SPPPY. Par ailleurs, la réflexion engagée précédemment sur Lyon par le SPIRAL avait abouti à l'élaboration d'un livre blanc sur le transport des matières dangereuses et des plans de circulation des véhicules. D'autres initiatives ont vu le jour dans d'autres régions notamment sur les flux de circulation, mais elles se sont avérées des échecs. (Gérard BERNE) le secrétaire du SPIRAL, reste en appui au groupe de travail (GT) TMD, ce qui devrait permettre de profiter au mieux de l'expérience réussie du SPIRAL.

### **1. Tour de table – Présentation des nouveaux participants**

Jean-Pierre FORAY propose un tour de table préalable.

### **2. Approbation du compte rendu de la réunion du 8 décembre 2011**

Le compte rendu n'appelle aucune observation.

### **3. Rappel des objectifs du groupe de travail**

Jean-Pierre FORAY précise que le premier objectif consiste à établir un état des lieux, tous modes de transport confondus (routier, ferroviaire, canalisations). Les canalisations constituent le moyen le plus sûr de transport d'un certain nombre de produits dangereux mais elles posent un certain nombre de contraintes d'aménagement urbain.

Les objectifs sont :

- Identifier les gros points d'apports :
  - plateformes chimiques
  - matières dangereuses issues d'autres activités telles que celles de ST Microelectronics, qui utilisent des gaz dangereux comme l'ammoniac, le chlore.
- Identifier les donneurs d'ordre
- Quantifier les flux
- Associer les transporteurs
- Associer les représentants des collectivités
- Associer les exploitants des réseaux routiers
- Associer la population avec les associations : enquête sur le ressenti avec l'association LAHGLO
- Associer la gendarmerie et les services du SDIS : témoins des problèmes que peuvent poser ces transports en cas d'accident, de chute, de logistique, de stationnement ; les pompiers, qui interviennent quand il y a une fuite ou un accident
- Associer la SNCF
- Prendre en compte la réglementation (DREAL)

Il est noté que les représentants des transporteurs canalisations sont absents. Les canalisations sont dans le périmètre d'étude comme rappelé précédemment.

Jean-Marc IACONIS formule une remarque sur la séparation en matière de transport ferroviaire. Les rôles sont différents entre, d'une part les entreprises de transport, et d'autre part le propriétaire, le gestionnaire du réseau. Ce sont deux entités avec des rôles différents.

Francis GALLAND rappelle qu'au niveau de la réglementation pure, dans le RIM (Règlement d'Instruction et de Manœuvre) et dans le règlement du TMD, on parle du GIN (gestionnaire de l'infrastructure), qui en France est aujourd'hui RFF (Réseau Ferré de France), du GID (Gestionnaire d'Infrastructure Délégué) qui regroupe les établissements d'infrastructures et les entreprises ferroviaires. Francis GALLAND représente Fret SNCF en temps qu'entreprise avec des obligations différentes au niveau de la réglementation.

Jean-Marc IACONIS indique qu'il n'y a plus de monopole de la SNCF. Le marché du transport ferroviaire de marchandises est ouvert à la concurrence pour le trafic international depuis 2003, et en trafic national depuis 2006. Les nouveaux entrants sur ce marché représentent entre 20 et 25% des transports ferroviaires de marchandises en France. Le marché est en croissance. Concernant les transports de matières dangereuses, les clients privilégient Fret SNCF car le niveau de sécurité est assuré. D'autres opérateurs sont habilités à faire du transport ferroviaire de marchandises sur longue distance en France. Ils sont aujourd'hui plus d'une vingtaine (dont les principaux sont Deutsch Bahn et Europort).

Jean-Pierre FORAY ouvre la discussion sur d'autres sujets sur le transport de matières dangereuses.

François GIANNOCARO pose la question des stations services. Il soulève le problème en terme de quantité des matières transportées. L'IRMA réalise un travail pour qualifier et quantifier les flux, pointer les problèmes de desserte, d'organisation en réseaux au regard des enjeux. Les travaux de qualification et de quantification n'ont pas abouti.

Jean-Pierre FORAY, constatant la présence de représentants de tous les acteurs, sollicite leur intervention sur les sujets leur paraissant importants et leur demande de s'exprimer sur leurs éventuelles difficultés.

Bernard LE RISBE rappelle la présence de camions citernes de 40 tonnes dans des endroits où ils ne devraient pas se trouver : sur des rond points contraints, devant des écoles. Les industriels et transporteurs disposent d'itinéraires autoroutiers mais les véhicules empruntent d'autres itinéraires malgré les recommandations. C'est une problématique indéniable.

Nicolas BOVERO rebondit sur le point concernant la SNCF. Des travaux sur les lignes ont abouti au décalage des dessertes de 5h30 vers 7h30. Il a ainsi été signalé la circulation de wagons de matières dangereuses à des horaires de pointes de transports de voyageurs.

Jean-Marc IACONIS réagit au sujet des infrastructures et de la circulation. Il y a un besoin d'entretenir les infrastructures françaises plus que dans les années passées, et le programme des travaux va s'accélérer. Il y aura donc des conséquences en matière de disponibilité des sillons. Malgré tout, les règles permettent d'assurer la sécurité même à des horaires qui peuvent paraître moins appropriés.

Henri DE CHOUDENS remarque qu'actuellement le PDU (plan de déplacements urbains) de l'agglomération est en cours de révision. Est-ce que les problèmes de transport de matières dangereuses sont vraiment incorporés dans la réflexion ? Est-ce que la DREAL est associée à l'élaboration de ce plan ?

Jean-Pierre FORAY répond que la DREAL est effectivement associée mais rencontre parfois des difficultés pour être présente ; 40 personnes sur l'Isère prennent en charge tous les établissements industriels.

La problématique TMD devrait être prise en compte dans le PDU.

Michel DUPARC rappelle qu'en 2006 il était prévu de lancer un référendum sur les problématiques de terrain. Il faut border cette étude en terme de territoires sur lesquels il va falloir collecter les données.

Laurent ALBERT demande, l'accidentologie ayant été évoquée assez rapidement, s'il existe des chiffres statistiques sur les accidents qui impliquent des camions qui transportent des matières dangereuses. Ce type d'accidents est assez marginal. Les entreprises sont soumises à l'ADR (arrêté du 5 décembre 2002 modifiant l'arrêté du 1er juin 2001 lui-même modifié, relatif au transport des marchandises dangereuses par route), un texte européen assez drastique. Les chauffeurs suivent une formation spécifique transport de matières dangereuses avec un recyclage tous les cinq ans.

Nicolas BOVERO indique que les entreprises sont demandeuses d'un itinéraire clair, indiqué pour le transport de marchandises dangereuses, tout comme pour le stationnement.

Jean-Pierre FORAY rappelle que le but de ce groupe de travail est de dresser un état des lieux, avec des propositions qui dépendront des préoccupations qui apparaîtront, des points noirs...

Nicolas BOVERO suggère que les absents autour de cette table sont peut être ceux qui transportent de la marchandise par route en compte propre (Total ou la chimie), alors que FNTR et TLF représentent des entreprises pour le compte d'autrui.

Denise THIEVENAZ pose une question déjà évoquée de manière différente pour les livraisons d'hydrocarbures en stations services, avec un utilisateur final plutôt en agglomération. L'aspect transport avec comptes propres s'avère beaucoup plus marqués que sur d'autres activités de transport. Elle note l'absence de représentation très directe, alors que le risque potentiel existe en agglomération, voire en hypercentre. Elle suggère un enjeu à considérer. Ce fut un point de discussion sur Lyon sur les horaires de livraison des stations services.

Jean-Pierre FORAY convient que l'état des lieux devra se faire auprès d'un public beaucoup plus large.

François GIANNOCARO précise que le BARPI (Bureau d'Analyse des Risques et Pollutions industrielles) avait été interrogé sur quelques données statistiques. Le BARPI avait fourni une donnée macroscopique mais assez représentative entre 1997 et 2003 : : sur la route 418 accidents ont impliqué des transports de matières dangereuses (sans perte de confinement) en France, dont 103 au niveau rhônalpin et 32 en Isère dont 15 dans l'agglomération grenobloise. La réflexion est à approfondir, notamment sur les accidents les plus spectaculaires.

Arnaud ANSELLE précise que le BARPI travaille sur l'aspect accidentologie. Un premier point concerne l'évolution de la réglementation française. Un deuxième point est l'aspect desserte de l'agglomération grenobloise. Les chiffres du BARPI sont extraits à partir d'éléments donnés par ailleurs. Il est difficile de réaliser des statistiques précises parce qu'une intervention qui implique un véhicule TMD est déclarée comme telle même si le véhicule s'est juste renversé sur le côté sans perte de confinement. Il est difficile de prendre les chiffres bruts et personne n'établit le détail. Depuis début 2012, le constat d'intervention mentionne si le TMD est impliqué ou pas. La notion de la potentialité est à prendre en compte dans l'aspect accidentologie.

Fabrice SCHAACK rebondit sur cette question. Il évoque une contribution au niveau de l'agglomération sur le problème de l'appréhension du risque. A l'heure actuelle, le problème d'exagération existe à partir d'exemples extrêmes. Avec des éléments ponctuels qui sont oubliés très vite, on risque une banalisation. Il est difficile d'intéresser la population aux éléments techniques sur le long terme. Donc, il faut utiliser la potentialité du risque pour faire de l'information.

Jean-Pierre FORAY s'interroge si du côté sécurité, police, gendarmerie, c'est une préoccupation.

Christophe MARTINATO communiquera la demande à son collègue (qu'il représente). Il n'a pas les chiffres recueillis sur les accidents avec TMD mais ils existent et seront présentés à la prochaine réunion. Sur le sud de l'Isère, en partenariat avec les services de la DREAL, les gendarmes procèdent à des contrôles et procèdent également à la constatation des accidents de poids-lourds. Ils se transportent systématiquement sur les lieux pour faire des constatations techniques. Ils recueillent beaucoup de données numériques qu'il faut exploiter. Depuis 2009, il n'a pas connaissance d'accidents mettant en cause un poids lourd avec des matières dangereuses sur le sud de l'Isère.

Salvatore MIRAGLIA mentionne le renforcement de la formation des motocyclistes de la Gendarmerie pour le transport des matières dangereuses. Une sensibilisation est faite pour renforcer les contrôles.

Frédéric PAPON souhaite rajouter un point. On a parlé de potentialité de risques mais il y a aussi la dangerosité des produits avec des transports en colis et en citernes. Divers types de produits sont transportés avec divers risques.

Laurent ALBERT informe que quand on parle de quantification des flux il faut se rapprocher de la nomenclature ADR. C'est la base de travail la plus simple.

Laurent ALBERT apporte une précision. Une responsabilité importante est laissée au chargeur. Depuis 2010, la DREAL effectue des contrôles sans les forces de l'ordre, en entrée ou sortie des gros sites industriels chimiques, pour tout type de transports mais surtout pour les matières dangereuses. La démarche a été présentée à l'UIC (Union des Industries Chimiques), et a été assez bien reçue. Les chargeurs découvrent un autre point de la réglementation et de leurs responsabilités. Sur un site, le contrôle est plus facile à gérer. Un camion sur route qui ne respecte pas la réglementation est censé être immobilisé. Sur site, ça a un effet très pédagogique sur les chargeurs.

Christophe MARTINATO complète. Les infractions relevées sur les transports de matières dangereuses représentent une partie infime des infractions constatées sur la législation des transports. Chargeurs et chauffeurs contrôlés sur la route généralement sont sérieux.

Laurent ALBERT souligne que les infractions graves, en générale, proviennent d'une défaillance du chargeur. Il note que pour contourner l'interdiction de circuler dans les tunnels entre la France et l'Italie, la tentation existe de circuler sans plaques orange.

Julien ROSSIER suggère de discuter avec les transporteurs, qui pour éviter des tunnels, sortent et traversent des villages avec plus de circulation et de population pour pouvoir répondre à la réglementation.

Jean-Marc IACONIS rappelle qu'une solution pour transporter en toute sécurité existe entre la France et l'Italie : c'est l'autoroute ferroviaire. Les citernes sont chargées sur les wagons. On est à 4 allers retours par jour pour l'instant, 5 si la question du gabarit est résolue, pour un objectif de 10 allers retours. Aujourd'hui 83% du trafic des autoroutes ferroviaires alpines sont des produits chimiques. C'est intéressant sur le plan commercial et du point de vue de la sécurité. Et ce le sera d'avantage lorsqu'une deuxième plateforme de chargement/déchargement des camions sera mise en place dans le bassin lyonnais.

Jean-Pierre FORAY décrit le périmètre de l'étude (voir la carte dans les documents distribués). La préoccupation est de considérer l'agglomération grenobloise. La carte n'appelle aucune observation, elle est validée.

## **1. Etat d'avancement**

Jean-Pierre FORAY évoque les deux pistes retenues :

- Un stage de longue durée : 5 à 6 mois, réalisé par un élève ingénieur, master. L'objectif est de réaliser un état des lieux. La proposition de stage a été distribuée lors de la réunion. La mission consiste à identifier les différents organismes intervenant dans le transport de matières dangereuses, établir des contacts avec eux afin de récolter des données pertinentes, recenser les flux, identifier les itinéraires majoritairement empruntés, les zones de stationnement, les difficultés identifiées, l'accidentologie. Puis, ce stage consiste à proposer des pistes d'amélioration, et des actions à engager pour la poursuite des travaux, sous forme écrite et cartographiques.
- Une enquête de ressentis et des attentes des différents acteurs, de la population. Elle serait confiée à un cabinet spécialisé. Le cahier des charges est joint aux documents distribués.

### Le stage

François GIANNOCARO demande une précision sur le profil du stagiaire recherché, et sur le type de travail effectué au regard de sa formation notamment cartographique.

Jean-Pierre FORAY précise que l'offre de stage a été largement diffusée. Le stage est rémunéré selon les dispositions prévues. Les retours proviennent essentiellement de l'agglomération grenobloise.

Pour l'instant, Jean-Pierre FORAY a reçu deux personnes, dont une de Polytech qui répond aux critères. L'absence de possibilité d'embauche suite au stage pourrait apparaître comme un frein. La seconde personne est en Master Management Administration des entreprises à l'IAE.

### L'enquête

Un cahier des charges a été rédigé. Jean-Pierre FORAY pointe un besoin de suggestion d'entreprises à consulter.

François GIANNOCARO a déjà travaillé avec une sociologue Mme Creton Cazenave du campus universitaire, qui a aussi réclamé le cahier des charges.

Il est suggéré de faire appel au même cabinet que la précédente enquête sur les risques technologiques. Le sujet étant technique, il devra pouvoir s'appuyer sur un groupe de travail. Il est souligné l'importance de la formulation des questionnements et de ce qui est à analyser, de la perception (soit un travail sociologique) et de l'état de la connaissance (soit des données à quantifier et qualifier).

Henri DE CHOUDENS remarque que la ville de Grenoble travaille avec le cabinet ARGOS.

Bernard LE RISBE propose de transmettre les coordonnées de ce cabinet.

Jean-Pierre FORAY avait noté aussi les cabinets Ligeron et Nord Result.

Il est convenu que la date limite de consultation est reportée au 31 mars. Les livrables de l'étude seront à remettre sous trois à quatre mois.

Il n'apparaît pas de nécessité de solliciter l'ensemble des membres du groupe de travail pour ces travaux. Jean-Pierre FORAY propose de mettre en place une équipe projet réduite composée de moins de dix personnes chargée du suivi et de l'état d'avancement du stage et de l'enquête, constituant un véritable appui. La fréquence de réunion serait une fois par mois.

Cette proposition est approuvée.

Les volontaires pour l'équipe projet réduite sont : un représentant de l'IRMA, un représentant des associations de l'agglomération, un représentant des élus : Bernard LE RISBE, un représentant des salariés : M. PINELLE ; il faudrait un représentant des transporteurs, quelqu'un de la DDT, du Conseil général : Véronique LESPINAT ; un représentant de la METRO, de la CNFTC ; un représentant de la DREAL ; un représentant de la ville de Grenoble.

La composition de l'équipe est importante pour la légitimité et la crédibilité des résultats.

Laurent ALBERT propose, pour préparer le travail du stagiaire, d'établir une liste des industriels de la région et une liste de contacts et de produire un document avec le type de données disponibles dans les entreprises représentées.

Véronique LESPINAT souhaite participer à l'équipe projet mais souligne le peu de données à disposition. Elle propose que les données d'enquête routière précédemment présentées soient transmises au stagiaire. Elle souhaiterait alors le rencontrer afin de les expliciter.

**Première réunion de l'équipe de soutien :**

**10 avril 2012 à 9h30**

**Prochaine réunion du groupe de travail :**

**26 juin à 9h30 à la DREAL, à confirmer**