



GT TMD 11 septembre 2012

L'ordre du jour

- Stage d'Alice LIBERT :
 - Résultats de l'étude des flux et des problématiques
 - Réalisation cartographique et identification des points noirs
 - Propositions d'amélioration du TMD dans la région grenobloise
- Suite des travaux du groupe de travail :
 - Étude de perception
 - Approfondissement des propositions d'amélioration
- Questions diverses

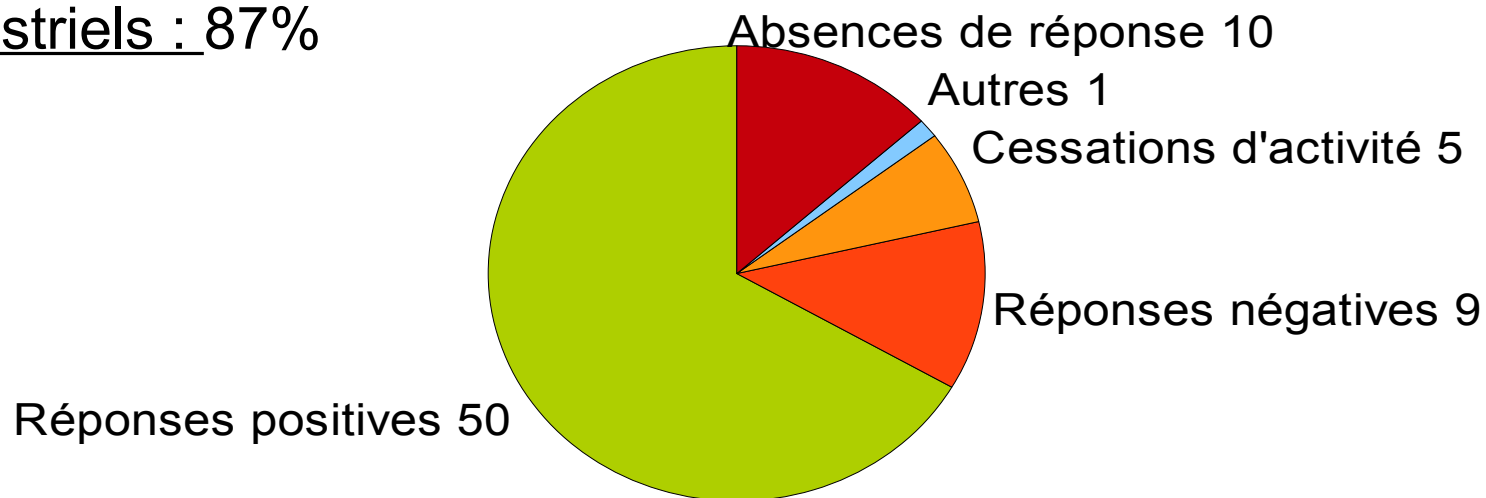
Rappel des objectifs de la mission

1. Détermination des flux de MD par la route le rail et les canalisations : quantification des flux, identification des problématiques
2. Détermination des lieux sensibles (vulnérabilités humaines et naturelles)
3. Détermination des points noirs
4. Propositions d'amélioration

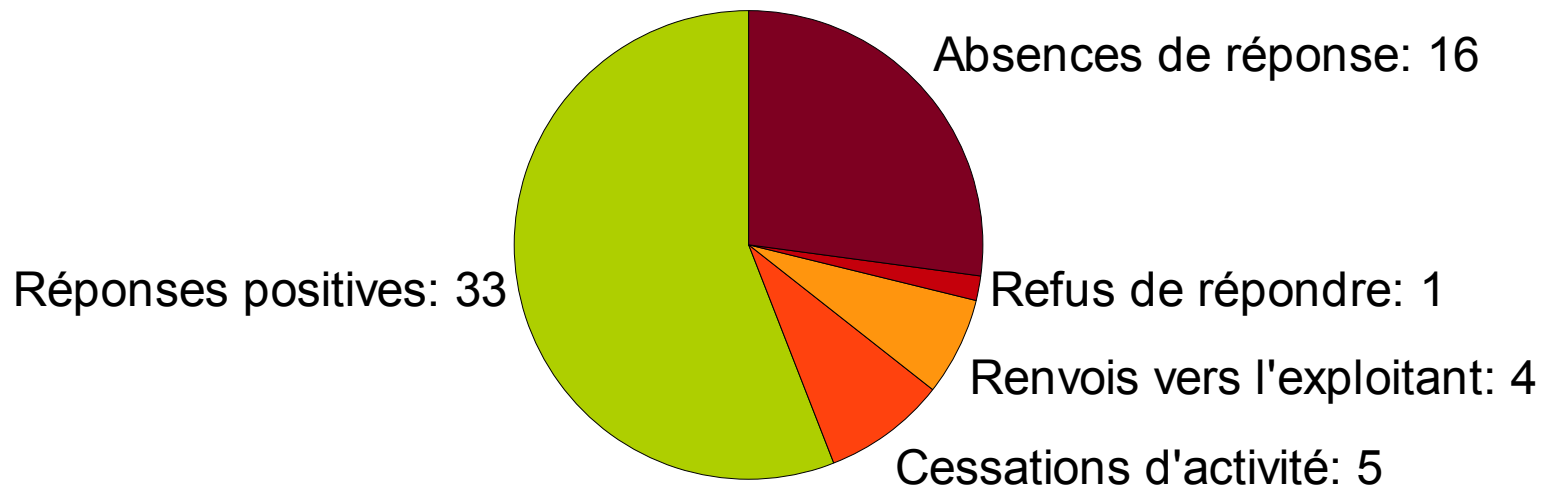
Quantification des flux :

Les résultats de l'enquête

Taux de retour industriels : 87%



Taux de retour stations service : 73%



Quantification des flux :

Les résultats de l'enquête

Quantification des flux :

Les résultats de l'enquête

Le transport de MD par route pour les industriels

50 entreprises sur 50 réponses positives

Classes de danger majoritairement transportées :

- 8 - Corrosifs: 44,7%
- 6.1 – Matières toxiques : 15,4%
- 5.1 – Combustibles : 12,7%
- 3 – Inflammables : 13,7%

Total des MD importées : 278 900 T/an
Total des MD exportées : 837 292 T/an
Transit : 10% de l'échange = 128 316 T/an

Le transport de MD par rail pour les industriels

6 entreprises sur 50 réponses positives

Classes de danger majoritairement transportées :

- 3 – Inflammables : 51,2%
- 8 - Corrosifs: 32,4%

Total des MD importées : 549 358T/an
Total des MD exportées : 344 800 T/an

Transport par canalisations : 8 entreprises sur 50

Données non divulguables pour les quantités échangées sur le périmètre
Transit de MD très important.

Le transport par route pour les ST :

Essence	Gasoil	GPL	Bouteilles de propane et butane
63 486 m3/an	140 422 m3/an	936 m3/an	45 392 bouteilles

Quantification des flux :

Les résultats de l'enquête

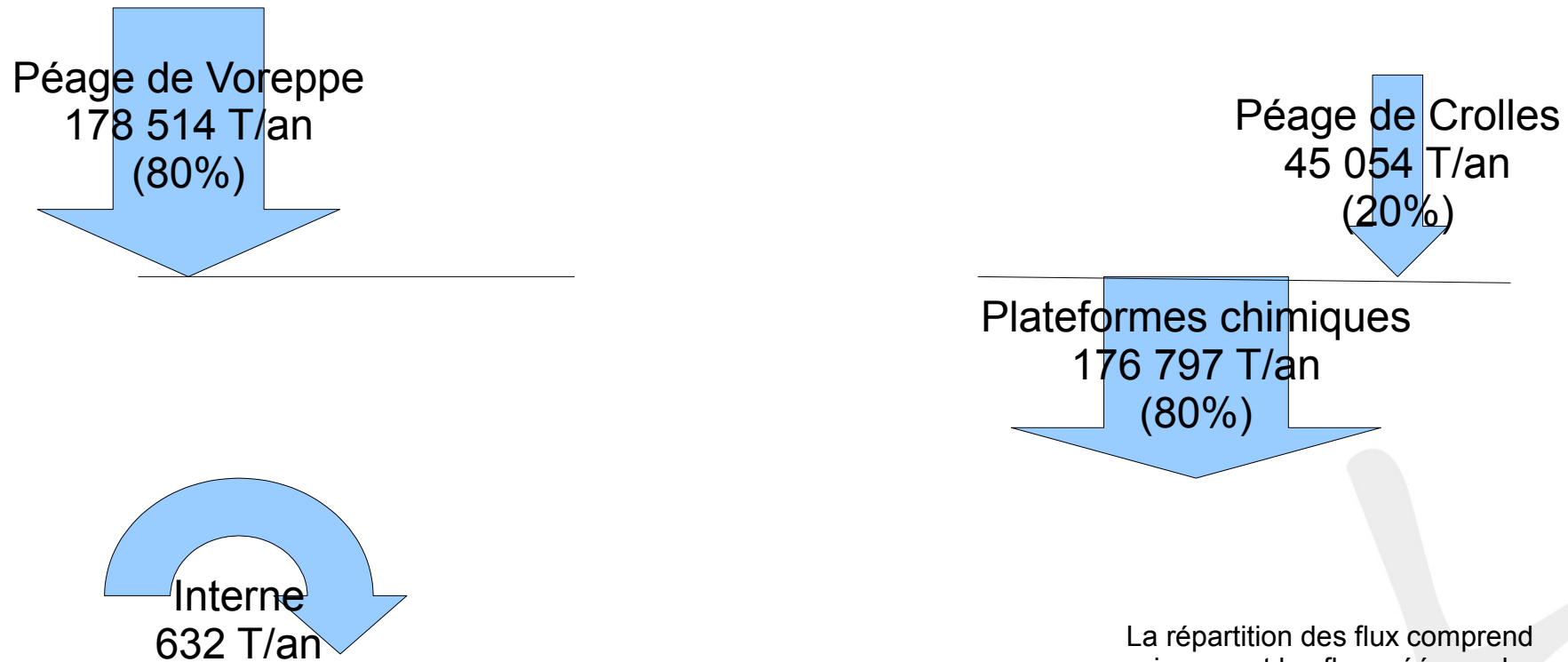
	Réception MD	Expédition MD	Total par mode de transport	Par du mode de transport dans le TMD
TMD par route	445 873 T/an	837 292 T/an	1 283 165 T/an	58,9%
TMD par route pour les industriels	278 900 T/an	837 292 T/an	1 116 192 T/an	87%
TMD par route pour les ST	166 973T/an	-	166 973 T/an	13%
TMD par rail	549 858 T/an	344 800 T/an	894 658 T/an	41,1%
Total	995 731 T/an	1 182 092 T/an	2 177 823 T/an	100 %
Part de l'envoi	45,7%	54,3%	100 %	

→ Stations-service : difficulté d'application de la réglementation et logistique définie par les distributeurs.

→ Industriels : nombreuses contraintes générées par la perturbation du trafic routier avec nécessité de se réorganiser autour de cette difficulté dans une logistique déjà complexe.

Quantification des flux :

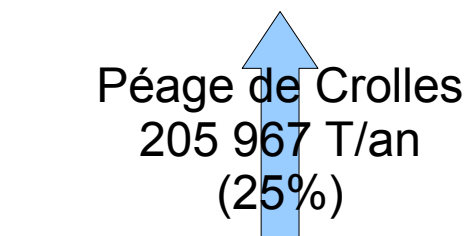
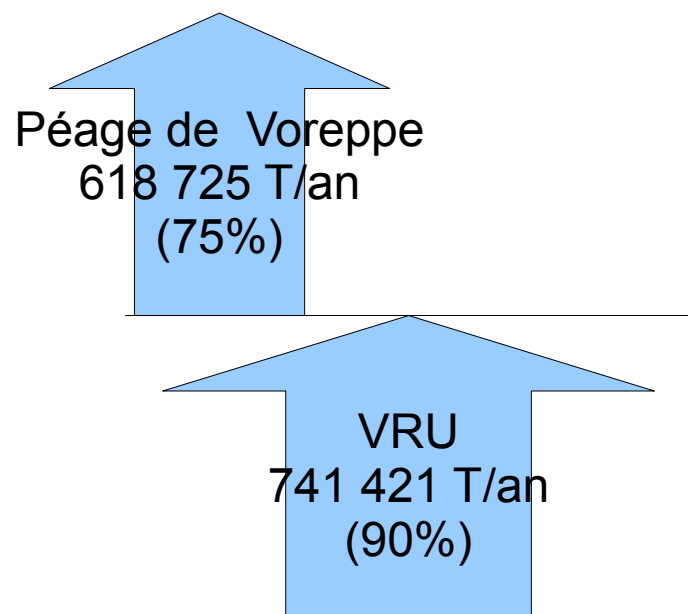
Les résultats de l'enquête



La répartition des flux comprend uniquement les flux créés par les grands générateurs (plateformes chimiques et quelques SEVESO AS)

Quantification des flux :

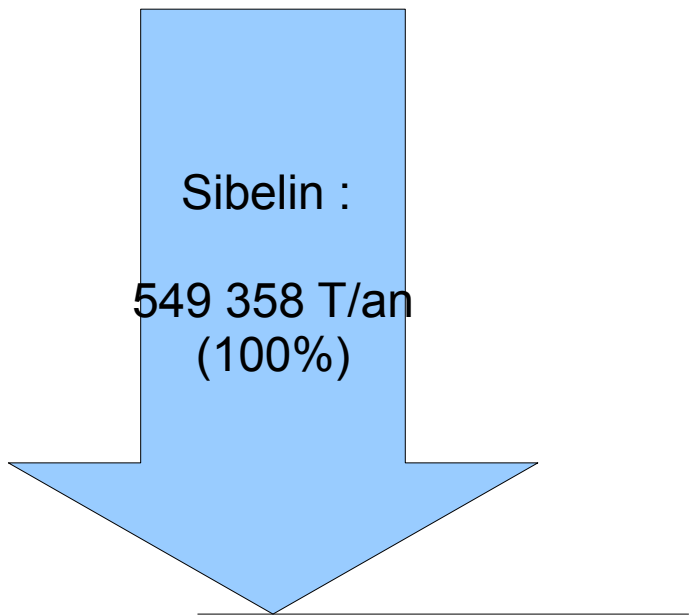
Les résultats de l'enquête



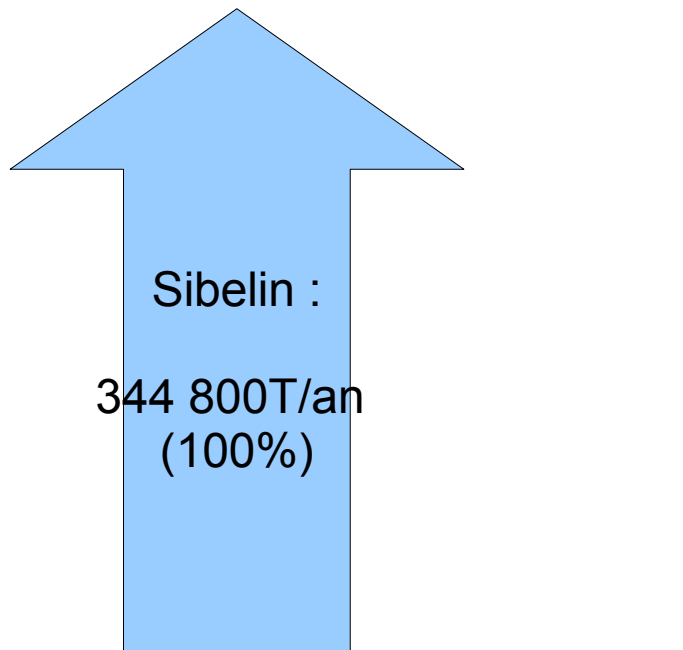
La répartition des flux comprend uniquement les flux créés par les grands générateurs (plateformes chimiques et quelques SEVESO AS)

Quantification des flux :

Les résultats de l'enquête



Quantification des flux - Les résultats de l'enquête



Quantification des flux - Les résultats de l'enquête



Péage de Voreppe :

203 908 m³/an

Soit

166 973 T/an

(100%)

Quantification des flux - Les résultats de l'enquête

Quantification des flux :

Les résultats de l'enquête

Identification des problématiques:

Les résultats des entretiens

Réalisation de 24 entretiens sur 3 mois auprès:

Des élus et collectivités territoriales	La Métro - SMTC
	Huit communes
Des acteurs économiques	Six transporteurs
	Une entreprise de fret ferroviaire
	Une société d'autoroute
Des associations et syndicats	Un syndicat de transporteurs
	Deux associations de riverains
De l'État et l'administration	La Gendarmerie
	La Police
	Les services de secours
	La direction départementale des routes

Identification des problématiques:

Les résultats des entretiens

Pas de problématiques générales liées aux TMD dans l'agglomération mais des difficultés ciblées

→ Deux visions du risque TMD

- Faible vitesse des véhicules = faible probabilité d'apparition d'un accident de la circulation et gravité moindre
- Caractère catastrophique d'un éventuel accident étant donné la saturation du trafic et la proximité des zones urbaines

→ Un grand nombre de propositions d'amélioration organisationnelles et techniques

Détermination des lieux sensibles :

Les vulnérabilités naturelles

Détermination des lieux sensibles :

Les vulnérabilités humaines

L'étude de l'accidentologie

Accidents TMD survenus en France entre le 01/01/2004 et le 04/07/2012
(source BARPI)

	route	rail	fluvial* *	cana
France	930	257	31	251 (Dont 47 saumure)
Rhône-Alpes	133	52	4	72 (Dont 40 saumure)
Isère	27	6	0	47(Dont 38 saumure)
Périmètre	9	5	0	9 (Dont 6 saumure)

* transport de gaz (CANATRANSGAZ) et de matières dangereuses (CANATMD), hors distribution du gaz, hors vapeur

** le recensement des accidents fluviaux n'est pas exhaustif

- MD mises en cause dans les accidents : Classes 8, 3 et 2.
- Perte de confinement au travers de fuites. Ruptures totales rares et explosions inexistantes.
- Autant de défaillances techniques qu'organisationnelles (dont erreurs humaines).

L'étude de l'accidentologie

La détermination des points sensibles

Pas de problématiques de grandes ampleurs mais des points noirs locaux

- + Évènement majeur dans une région au trafic saturée.
- + Déviation des TMD des itinéraires conseillées par les GPS

Les propositions d'amélioration suite à l'étude

Améliorations organisationnelles

- Demander à ce que la question du TMD soit intégrée de façon permanente et plus approfondie dans les décisions d'aménagement.
- Engager une réflexion sur l'uniformisation des arrêtés de circulation TM et TMD.
- Réaliser un itinéraire conseillé pour les TMD.
- Réaliser des exercices d'accident TMD impliquant tous les acteurs y compris les transporteurs et réaliser un retour d'expérience sur les enseignements à tirer.
- Engager une réflexion sur le porté à connaissances du TMD par canalisations.
- Engager une réflexion sur le contrôle par l'Etat des entreprises ferroviaires.

Les propositions d'amélioration suite à l'étude

Améliorations techniques :

- Améliorer les équipements de sécurité sur la VRU pour les TM.
- Étudier la faisabilité de la réalisation d'une aire de stationnement à proximité de la barrière de péage de Voreppe.
- Prendre en compte le problème de la seule station de lavage agréée de l'agglomération pour éviter sa disparition.

Améliorations de la sensibilisation aux risques TMD :

- Créer un fascicule intégrant les itinéraires conseillés aux TMD pour les communiquer aux transporteurs et impliquer les industriels dans la démarche de communication.
- Sensibiliser la population sur la conduite à tenir s'ils sont témoins d'un accident de TMD.
- Réaliser des formations ou de l'information des gérants de stations-service.

Une étude à approfondir...

Données quantitatives:

- Consolider les chiffres des ST avec les grandes enseignes.
- Déterminer avec plus de précisions les flux de MD.
- Affiner les données relatives au transit de MD.
- Prendre en compte les futures évolutions des flux.

Données qualitatives :

- Comparer les données de l'étude avec celles de 2004 (étude effectuée par l'Irma) afin de mettre en avant une tendance.
- Étudier plus précisément les vulnérabilités humaines autour des grands axes autoroutiers.
- Prendre contact avec la DGPR Mission TMD du ministère pour comprendre plus en détails le fonctionnement du contrôle routier et ferroviaire.
- Consulter le SIERG afin d'obtenir les études réalisées vis-à-vis des zones de captages.
- Approfondir les données relatives au fonctionnement et mise à jour des GPS