

SPIRAL

Groupe de travail transport de marchandises dangereuses

Réunion du 12 décembre 2002

La liste des présents est annexée à ce compte rendu

Le Président PILLONEL rappelle que l'essentiel de cette réunion est consacré au cahier des charges pour l'aménagement d'une plate-forme modèle d'échange rail/route et aux suites à donner à ce travail.

Deux documents sont remis en séance : le projet de cahier des charges et les textes mentionnant des distances d'isolement .

Mme NEDELEC (CNC) commente ces documents. Elle rappelle le contenu et précise qu'il s'agit d'analyser une problématique de stationnement dans une logique de transport et non pas de stockage . Il n'y a pas « empotage » et « dépotage » de citernes et il ne faut donc pas faire référence à la réglementation des établissements classés.

Le cahier des charges fait état de distances qui ont été discutées entre les personnes du groupe de travail en utilisant d'une part les textes mentionnant des distances d'isolement et d'autre part le guide orange des pompiers genevois .

Le groupe de travail s'est appuyé sur l'existant et les expériences pour élaborer ce cahier des charges .

M. PILLONEL demande si les règles de stationnement fixées par les réglementations RID et ADR sont applicables aux plates-formes d'échange modal.

Mme NEDELEC répond par l'affirmative bien qu'on ne peut pas tout à fait comparer une plate-forme à une zone de stationnement libre comme un parking autoroutier . Il s'agit sur la plate-forme d'un stationnement organisé, contrôlé où les unités de transport vont rester temporairement en attente d'un transbordement . Elles sont surveillées, comptabilisées et enregistrées ; ce qui n'est pas le cas sur un parking routier au stationnement aléatoire .

M. DELEIGUE complète en précisant que ces sites sont sécurisés, qu'ils sont gardés avec une parfaite connaissance de la marchandise dangereuse transportée. On pourrait faire le rapprochement avec un port pour un transport de containers fluvial . Dans les parkings autoroutiers, il peut y avoir à proximité du TMD un grand nombre de VL. C'est pourquoi faisant suite à l'étude sur le risque du stationnement TMD, nous avons prévu de réfléchir avec les sociétés concessionnaires pour sécuriser les aires de stationnement des autoroutes.

Le projet de cahier des charges a été soumis au SDIS qui demande que soient précisés les éléments suivants :

- Les distances d'éloignement doivent concerner tout bâtiment existant dans l'environnement de la plate-forme.
- Le site doit être accessible en permanence aux engins de secours de grand gabarit.

- L'exploitant disposera à tous moments des fiches de données de sécurité et tiendra à jour un état des produits présents sur le site.
- Un responsable de la plate-forme devra être toujours en mesure d'intervenir rapidement.
- Des moyens de secours devront être prévus : moyens d'alerte, appareils de lutte incendie,...
- Des plans d'intervention seront établis en liaison avec le Service Départemental d'Incendie et de Secours.
- Les aires de stationnement seront étanches notamment aux eaux d'extinction et pollutions accidentelles.

Mme NEDELEC se renseigne sur les techniques et les matériels de bacs de rétention et de citernes (fermés ou non, gonflables ou rigides, etc...).

M. BERNE demande si CNC et NOVATRANS ne pourraient pas adhérer au réseau Transaid .

Mme NEDELEC répond que ces sociétés ont constitué elles - mêmes un réseau de chargeurs et clients avec un numéro d'urgence et qui va de fait intervenir sur le sinistre avec un citernier. Elles ne peuvent pas intégrer Transaid car elles ne sont que transporteurs. C'est le Préfet qui peut réquisitionner quelqu'un dans le cadre des plans de secours.

M. PILLONEL indique que pour être efficace, il faut détenir les fiches avec le numéro de téléphone de la personne compétente qui a une parfaite connaissance du produit et des modalités de l'intervention. Dans le paragraphe 2.4 sur la connaissance des produits on pourrait ajouter une phrase qui indiquerait que pour chaque produit il doit y avoir obligatoirement la fiche de sécurité pour éviter des pertes de temps dans l'intervention. Elle doit être exigée du chargeur.

Un comité de pilotage de Transaid au niveau de la région va être mis en place. Le réseau Transaid semblerait limité à « certains produits » . Ceci est à vérifier. Ce sont les services de secours qui appellent ce réseau lorsqu'il y a un accident important.

Une présentation de Transaid sera faite lors de la prochaine réunion du groupe de travail.

Pour les **suites à donner** à ce cahier des charges M. DELEIGUE propose que tout d'abord le groupe de travail valide ce projet et ensuite, en séance plénière, le Spiral mette un point final à ce document.

Avant Mme NEDELEC doit présenter la maquette le 17 décembre 2002 aux professionnels de l'Europe (Allemands, Italiens etc...) et se préparer pour l'Union Internationale des Chemins de Fer le 16 janvier prochain.

M. PILLONEL propose que les représentants des élus et des services de l'Etat puissent se joindre à cette présentation si leur présence s'avère nécessaire.

Une présentation pourrait également être faite au Groupement National des Transports Combinés.

M. PILLONEL suggère, lorsque ce travail sera finalisé, de l'envoyer aux maires de France qui auraient ainsi des éléments si la question se posait sur leur territoire.

Point sur l'avancée des études :

Pour le stationnement il faut monter un groupe de réflexion avec les sociétés d'autoroutes pour examiner de quelle manière on peut aménager une aire d'autoroute, rédiger un cahier des charges et imposer ces aménagements.

Pour les gares de triage il faut examiner avec le représentant de la SNCF si on peut poursuivre dans la réflexion.

Pour le transport fluvial comment peut - on donner suite ?

Pour les canalisations une réflexion sera à conduire par la suite.

A la prochaine réunion les sujets suivants sont prévus :

- exposé sur Transaid. Madame Véronique STARC de l'UIC, organisera cette présentation.
- exposé de la SNCF sur le contournement ferroviaire de Lyon. Ce sera sans doute l'occasion de faire la connaissance de M. Eric GRELLIER, chargé de mission TMD à la SNCF, qui succède à M. Michel ROBERT qui a beaucoup travaillé avec le groupe SPIRAL-TMD et à qui nous souhaitons réussites et satisfactions dans ses nouvelles fonctions.