

Identifier les produits transportés donc potentiellement les risques encourus est une étape importante mais prévenir l'accident doit rester le premier objectif.

II. Prévenir les risques liés au transport des matières dangereuses avant la mise en place des mesures d'urgence.

Un des objectifs de la réglementation ADR, est la maîtrise du risque à la source pour éviter les accidents

① Prévenir le risque.

La réglementation ADR impose un certain nombre de points pour éviter les risques liés au transport des marchandises dangereuses :

- des règles d'entretiens, de construction et d'utilisation des véhicules sont rendues obligatoires
- des agréments de véhicules sont obligatoires pour les camions citernes ou les véhicules transportant des explosifs.
- une signalétique adaptée identifiant le code danger et le code ONU du produit transporté doit être apposée sur le véhicule. la couleur orange et le pictogramme du risque renforçant le message.

En plus de l'affichage du risque transporté, le règlement ADR impose d'autres obligations :

- la formation du conducteur aux risques liés au produit transporté
- la présence de documents de transport obligatoires et notamment les noms, dénominations et caractéristiques du produit transporté, l'affrèteur, le destinataire, les consignes de sécurité
- les équipements obligatoires du véhicules (notamment extincteurs)
- les contrôles réguliers de la DREAL

Chaque véhicule doit également en fonction de son chargement être en possession des restrictions de circulation éventuelles, limitations de vitesse et prescription de stationnement. Des restrictions peuvent également être indiquées dans les documents comme des interdictions au niveau des tunnels, et ce indépendamment du Code de la Route.

CONCOURS ou EXAMEN

donnant accès à l'emploi de :

Ingenieur Territorial

- à titre interne (1)
à titre externe (1)
au titre du troisième concours (1)

Spécialité Prévention et Gestion des Risques

Épreuve de Rédaction d'une note

Date de l'épreuve 17 juin 2015

A remplir et à cacheter par le candidat.

Colonne réservée
à l'Administration

Numéro de correction

5

Numéro d'anonymat

Note attribuée
(réservé au jury)

16,75

Visa du jury ou de la
Commission de Surveillance

Commune d'INGE

Le 17 juin 2015.

Chargé de Mission "Risques Majeurs"

Note à l'attention du Directeur des Services Techniques
Le Transport de matières dangereuses et radioactives.

Début 2015, la France recensait 15 millions de colis de marchandises dangereuses transportés, parmi lesquels 380 000 colis radioactifs présentant un enjeu de sécurité.

La réalisation d'une zone de transit de véhicules sur la commune, liée en partie au site de stockage de déchets radioactifs, augmente sensiblement les flux de transports. Le risque lié aux transports de matières dangereuses et radioactives doit ainsi être pris en compte. Dans un premier temps, cette note mettra en évidence la réglementation et les risques associés à ces transports (I) puis dans une seconde partie, l'aspect prévention des risques et mesures d'urgence sera abordé (II)

la réglementation du transport des matières dangereuses est donc induite par les caractéristiques physico-chimiques et physiologiques des produits et les risques engendrés pour l'homme, les biens et l'environnement.

② les risques du transport des matières dangereuses.

Quel que soit l'état de la matière dangereuse transportée (liquide, solide voire gazeuse), un accident routier pourrait engendrer des risques qui doivent être recensés :

- risque d'incendie = inflammation d'un produit transporté mais aussi du véhicule lui-même pouvant conduire à une explosion
- dégagement de nuage toxique = résultat d'une fuite de produit toxique, ou de fumées lors d'une combustion - Risque qui peut être accru lors de périodes très ventées.
- explosion = suite à un choc, un dégagement de chaleur, la mise en contact de deux produits incompatibles
- corrosion = la fuite d'un produit qui se répand peuvent par exemple créer des brûlures
- pollution du sol ou / et de l'eau = infiltration d'un produit chimique dans le sol.

Ces risques sont loin d'être éphémères. Les statistiques montrent que le transport par route des matières dangereuses est celui le plus exposé aux accidents (dont l'origine peut être très variée : faute de conduite, météo, état de la chaussée...). Il est donc essentiel que l'identification des matières transportées soit parfaitement réalisée et en adéquation avec la réglementation pour l'identification du risque potentiel et ainsi la mise en œuvre de mesures d'urgence en cas d'accident.

On notera de plus, que pour le seul risque nucléaire, spécifiquement le transport de ces produits est soumis au contrôle de l'ASN (Autorité de Sûreté Nucléaire)

I Une réglementation pointue face aux risques des matières dangereuses et radioactives.

La Commune n'étant soumise qu'au transport routier, il est fait le choix, pour plus de clarté de cette note, de passer sous silence les transports ferroviaires, fluviaux, aériens, maritimes et celui des canalisations.

① La Réglementation du transport par route des matières dangereuses

Le transport routier européen est régi par un accord dit "ADR" du 30 septembre 1957. Décliné en France, sa version la plus récente du 29 mai 2009 est appelée arrêté TMD (Transport Matières Dangereuses) et regroupe les prescriptions à l'ensemble des modes de transports et les spécificités de la route.

On recense 13 catégories de produits transportés, classes élaborées en fonction du danger potentiel qu'elles représentent. On retrouvera par exemple, plus spécifiquement, la classe 7 = matières radioactives. La marchandise transportée est également identifiée par un numéro d'identification international dit numéro ONU, propre à chaque matière.

Enfin les matières sont identifiées par un numéro d'emballage identifiant la dangerosité du produit transporté. On recense trois groupes.

demande de confinement par exemple.

→ mesure sur l'environnement = coupure du réseau d'eau
canalisations ...

Indépendamment, les secours doivent être alertés et une cellule de crise déployée = le maire puis le préfet, de surcroît Directeur des Opérations. Un commandant des Opérations de Secours sur le terrain, un sapeur pompier est dépêché.

Selon la gravité, le plan de sauvegarde est déclenché voire le dispositif ORSEC.

Cette phase opérationnelle doit être consignée dans une note largement diffusée à tous les partenaires. Cette note devra mettre en évidence les contacts et n° de téléphone.

- les ordres de priorité des actions.
- les mesures préventives à mettre en œuvre.

Indépendamment de ces mesures d'urgence, il peut également être envisagé des actions à moyen terme ou à long terme. Comme par exemple l'achat de haut parleurs pour l'information de la population, ou des couvertures antipollution. Ces investissements réalisés dans le cadre du Code des marchés publics pourront si besoin être inscrits dans la PPI de la Commune (Plan Pluriannuel d'Investissements).

② La Communication.

La mise en place d'une procédure visant à répondre à un risque radiactif pour la Commune devra être largement communiquée.

En effet, il faut que la population adhère au projet, pour cela je propose des réunions publiques d'informations:

- une au démarrage pour sensibiliser la population mais également la rassurer.
- une lorsque la procédure sera terminée pour une présentation du dispositif.

Tout au long du projet, la population pourra également être tenue au courant via la lettre au journal communal.

Les sapeurs pompiers pourront également être associés à cette

Toutes ces mesures de prévention permettent également d'établir en cas d'accident, la chaîne des responsabilités de l'expéditeur au transporteur.

② Déploiement de mesures d'urgence suite à un accident.

Lors d'un accident, le maire puis le préfet prennent la direction des opérations de secours.

Grâce à l'identification du véhicule (parc II.1), le commandant des opérations de secours, généralement un officier sapeur pompier, présent sur site peut identifier le produit en cause et le risque éventuellement associé.

La Commune qui en amont aura identifiée les risques potentiels liés aux transports de matières dangereuses et qui aura informée et sensibilisée la population pourra déclencher, si le risque le nécessite, son plan communal de sauvegarde.

Si le danger n'est pas confiné à la commune, le préfet aura la possibilité de déclencher le plan ORSEC.

Enfin, il sera possible, grâce au dispositif européen "Transaid" de 1987, de solliciter une aide matérielle et technique des compétences du site industriel le plus proche.

Quoiqu'il en soit, un accident lié au transport de matières dangereuses, et plus fortement encore, si il s'agit de matières radioactives, nécessitera une gestion de crise qui répondra à un protocole établi par la commune.

La réglementation européenne ADR, transmise en droit français identifie clairement les matières présentant une dangerosité pour le transport. Elle définit les règles d'identification obligatoires, les mesures à prendre sachant que l'objectif principal reste de prévenir le risque grâce à des obligations et contraintes faites sur toute la chaîne du transport. La Commune d'INGE doit utiliser cette réglementation pour établir des spécificités sur sa zone de transit et établir un plan d'action en cas d'accident sur son territoire.

Propositions Opérationnelles

Il m'est demandé d'établir un ensemble de propositions opérationnelles permettant de prendre les mesures nécessaires en cas d'accident de transport de matières radioactives sur l'axe routier traversant la ville d'INGE. En ma qualité de chargé de missions "Risques Majeurs", je choisis de travailler en mode projet. Dans une première phase dite stratégique, je souhaite faire un état des lieux de la situation et mettre en évidence les ressources nécessaires pour la deuxième étape dite "opérationnelle" avec l'élaboration d'un protocole par la commune.

I Phase Stratégique

① Etat des lieux.

Dans un premier temps, il me semble nécessaire d'établir un véritable recensement des flux entrants et des risques afférents. Pour cela, je me rapprocherai de l'Agence de Sécurité Nucléaire pour établir avec elle une liste précise des matières radioactives transportées. Cela nous permettra de définir les enjeux en terme de sûreté par rapport aux produits et nombre de colis transportés. Les produits transportés seront également classés selon les radiologiques possibles = à savoir exposition (irradiation externe) ou pollution (contamination). En croisant toutes ces informations, nous obtiendrons une cartographie précise du risque potentiel sur la commune.

② Objectifs

Il conviendra ensuite de définir les objectifs que la commune s'est fixés. Pour cela, un rapprochement de commune ayant déjà établi ce type de procédure est souhaitable. En effet, il s'agit pour la commune d'élaborer une procédure basée essentiellement sur l'alerte = alerte de la population, alerte des autorités compétentes, alerte des services de secours. Le retour d'expérience d'autres territoires doit être valorisé.

③ Groupe de travail

Il est nécessaire de s'appuyer sur les connaissances techniques de personnes d'horizons différents ainsi, je propose de constituer.

- un comité technique = au sein duquel on retrouverait des personnels de la commune comme par exemple des personnels de voirie, des agents de la police municipale, on peut éventuellement y associer un (ou des) directeur(s) d'école (s'il y en a une sur la commune) ... et des personnes ressources extérieures = des représentants des sapeurs pompiers, du préfet, des industriels de la commune (qui pourraient intervenir dans le cadre européen Transaid) ... Ce groupe technique devra être face de propositions pour définir un plan d'action en cas d'accident radiactif sur la commune.

- un comité de pilotage qui validera les propositions du comité technique ou si besoin réorientera les choix. Ce groupe sera composé du maire, du Directeur des Services Techniques d'autres élus de la commune, voire des communes limitrophes et d'un représentant de l'ASN.

La population devra être informée tout au long de la procédure (cf ci-après) cependant il ne me semble pas nécessaire de l'impliquer dans le groupe de travail technique.

Le cadre ayant été fixé, une phase opérationnelle devra ensuite être mise en place.

II Phase Opérationnelle

① Mesures opérationnelles

L'objectif est d'établir une série d'actions à mettre en place juste après un accident de transport de matières dangereuses. On peut envisager trois groupes d'actions.

→ Mesures sur la circulation = arrêt de la circulation -
Établissement d'un périmètre de sécurité

→ Mesures sur la population = information de la population,

sensibilisation, information de la commune, et des écoles. Ils disposent en effet d'une structure adaptée aux interventions en zones radioactives (La CMIR), ce qui peut aussi être un gage de pédagogie pour l'usager.

Au delà, des actions prévues, il sera peut être nécessaire au vu de l'état des lieux initial, d'envisager un reclassement de certaines zones plus exposées que d'autres au risque radioactif.

Peut être d'ailleurs serait-il intéressant de faire figurer sur une cartographie SIG (Système d'Informations Géolocalisées) ces données.

La mise en place de cette procédure devra être évaluée et faire l'objet de tests grandeur nature. Ils permettront de modifier, d'améliorer, d'amender le protocole pour le rendre plus opérationnel.

Chaque incident devra être analysé et conduira inévitablement à des modifications pour une meilleure réactivité.

En conclusion, je vous proposerai un mémo à afficher dans les différents sites de la Commune et à diffuser aux services compétents

Procédure d'Alerte en Cas d'accident de transport de matières radioactives sur Axe Roulier

Etabli le : 17/06/2015

Visa du Maire.

Mise à jour le :

① Personnes à prévenir : par ordre priorité

Maire = N°1

Pompier = N°2

X = N°3

② Actions à mettre en œuvre.

Couper Axe Roulier → Service Ressource → N°1 urgence.

Alerte population → Service Ressource → N°2 urgence.

Véhiculation environnement → " " " " " "