



**PRÉFET
DE CÔTE-D'OR**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Contrôle des transports terrestres

Opération dédiée au contrôle des Transports de Marchandises Dangereuses

**Jeudi 22 septembre 2022
Aire de Beaune-Merceuil (A6)
Sens Sud->Nord**

DOSSIER DE PRESSE

I) Éléments de contexte

La route, un mode de déplacement privilégié pour les transports de marchandises dangereuses

La mobilité routière a un impact majeur dans l'économie française. La France est riche d'un réseau de plus d'un million de kilomètres de routes, soit 20 % du réseau européen. Il permet une desserte très fine des territoires, et participe à ce titre au développement économique et social du pays. La route confirme sa suprématie sur tous les autres modes de déplacement ; elle permet d'assurer, en France, 88 % des déplacements de voyageurs et de marchandises.

La part des transports de marchandises dangereuses représente environ **5 % du total des transports effectués** (estimation en tonnes-km) sur le sol français, soit entre 8 000 et 10 000 millions de tonnes-km par an.

Sur ce volume de transport de marchandises dangereuses, **près des trois-quarts** concernent les liquides inflammables et principalement les divers carburants (essence, gazole, GNR, kérosène, fioul lourd...).

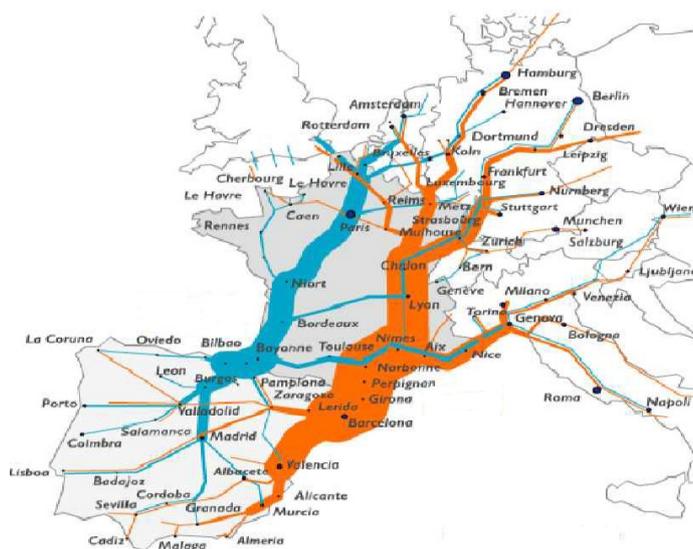
Le mode de transport routier est toujours privilégié par rapport au ferroviaire ou au fluvial car beaucoup plus flexible, même s'il est plus accidentogène de par les aléas qu'il rencontre (météo, trafic, infrastructures, vitesse...).

La France, pays de transit, carrefour de l'Europe

La France est aussi un lieu de transit entre le Nord et le Sud du continent. Elle est reliée à ses voisins européens par un réseau important d'axes routiers, et ses couloirs rhodanien et centre-ouest sont très usités.

Elle relie en exclusivité la grande région industrielle et chimique de la Ruhr allemande ainsi que les ports de Rotterdam et Hambourg à la péninsule ibérique et les principaux ports méditerranéens que sont Gênes, Marseille et Barcelone.

Cette situation fait de la France le pays de transit principal y compris pour les marchandises dangereuses.



II) Le contrôle des transports des marchandises dangereuses (TMD)

Le transport des marchandises dangereuses : rappel réglementaire et organisationnel

Le transport de marchandises dangereuses par route est régi par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, dit **accord ADR**, fait à Genève le 30 septembre 1957 sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). 51 pays sont signataires de cet accord.

Le principe de l'ADR est le suivant : à l'exception de certaines marchandises excessivement dangereuses, les autres marchandises dangereuses peuvent être transportées à l'international dans des véhicules routiers sous réserve de respecter les conditions prévues :

- à l'annexe A, notamment concernant la classification, l'emballage, l'étiquetage et les prescriptions d'expédition.
- à l'annexe B, notamment concernant la construction, l'équipement et la circulation du véhicule.

L'ADR est mis en œuvre dans le droit français par l'arrêté TMD du 29 mai 2009.

Les matières dangereuses (ou marchandises dangereuses : l'un ou l'autre de ces deux termes sont employés indifféremment) sont des matières désignées comme telles par le Règlement ADR.

Environ 3 000 substances sont concernées et sont réparties, en fonction de leurs caractéristiques, en **13 classes**, pour certaines elles-mêmes divisées en subdivision ou division.

Classes	Définition
1	Matières et objets explosibles
2	Gaz
3	Matières liquides inflammables
4.1	Matières solides inflammables
4.2	Matières sujettes à inflammation spontanée
4.3	Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables
5.1	Matières comburantes
5.2	Peroxydes organiques
6.1	Matières toxiques
6.2	Matières infectieuses
7	Matières radioactives
8	Matières corrosives
9	Matières et objets dangereux divers



Une opération de transport de matières dangereuses fait intervenir **plusieurs acteurs économiques**. Les deux principaux sont l'expéditeur (ou le destinataire) et le transporteur. Peuvent aussi intervenir des entreprises sous-traitantes de l'expéditeur ou du destinataire :

- l'emballeur (qui conditionne les marchandises dangereuses dans des emballages aux fins du transport),
- le remplisseur (qui remplit les marchandises dangereuses dans une citerne, citerne-mobile ou un grand conteneur),
- le chargeur (qui charge les marchandises emballées, les conteneurs et les citernes-mobiles sur un véhicule ou un wagon),
- et le déchargeur.

Le contrôle du transport des matières ou marchandises dangereuses recouvre des enjeux considérables en termes d'impact sociétal, liés aux conséquences humaines et environnementales d'un éventuel accident.

Ainsi, une mission nationale a été mise en place au sein de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) pour assurer spécifiquement l'organisation du contrôle routier des transports de marchandises dangereuses. Elle travaille en partenariat sur cette thématique avec la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR).

Dans la pratique, les actions de contrôle sont principalement menées par les agents spécialisés du Ministère de la Transition Écologique : les **Contrôleurs des Transports Terrestres (CTT)**. Ces contrôles sont réalisés conjointement avec les différentes forces de l'ordre (Gendarmerie, Police, Douanes) ayant autorité sur les différents territoires d'intervention.

À travers les contrôles menés par les Contrôleurs des Transports Terrestres, l'État français s'est engagé auprès de ses différents partenaires européens à mener des contrôles réguliers et pointus dans le domaine des marchandises dangereuses.

En 2021, sur l'ensemble du territoire français, plus de **7 000 véhicules** transportant des marchandises dangereuses ont été inspectés sur route par les CTT (soit environ 7 % du total des véhicules contrôlés). **9,5% d'entre eux étaient en infraction** vis-à-vis de la réglementation des marchandises dangereuses, et ont été verbalisés.



❶ Référence du produit transporté (classe et n° ONU)

❷ Plaque étiquette de danger

FOCUS – CONSÉQUENCES D’UN ACCIDENT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Les conséquences d’un tel accident peuvent être multiples au vu du risque de chacun des produits transportés : explosion, radioactivité...

Classe	Définitions	Risque principal
1	Matières et objets explosibles	Explosivité
2	Gaz	Etat gazeux
3	Liquides inflammables	Inflammabilité
4.1	Matières solides inflammables, matières autoréactives et matières explosibles désensibilisées solides	
4.2	Matières sujettes à l’inflammation spontanée	
4.3	Matières, qui au contact de l’eau, dégagent des gaz inflammables	
5.1	Matières comburantes	
5.2	Peroxydes organiques	
6.1	Matières toxiques	Toxicité
6.2	Matières infectieuses	
7	Matières radioactives	Radioactivité
8	Matières corrosives	Corrosivité
9	Matières et objets dangereux divers	-

Exemple : Incident récent en Bourgogne-Franche-Comté, le 17/10/2021 - Rond-Point sur la commune de St-Rémy (71100) (*voir photo page 6)

Renversement sur la chaussée de grands récipients pour vrac (GRV) contenant des matières dangereuses, dont des liquides corrosifs (classe 8) et des produits toxiques (classe 6.1).

Vers 5h20, une collision se produit sur la bretelle du « rond-point de Lux », carrefour de la RN 80 et de la D906 à St-Rémy, entre un véhicule léger et un poids-lourd 44 t transportant 17 grands récipients pour vrac **d'hexafluorure de titane, de fluorure de sodium et d'acide fluorotitanique.**

Le conducteur de la voiture est légèrement blessé et transporté à l'hôpital. 3 GRV de 1 000 litres sont éjectés sur la voie publique et 1 400 litres de produits se déversent sur la route. Une partie s'écoule dans le ruisseau à proximité.

Un périmètre de sécurité est mis en place par les pompiers. 12 puits de captage avoisinants sont arrêtés. Des arrêtés préfectoraux interdisent la pêche et le captage d'eau potable. Les riverains captant l'eau via des puits privés sont invités à ne pas la consommer ou l'utiliser pour l'arrosage de leurs potagers.

A 17h00, 9 des 12 puits sont ré-ouverts et une remise en service totale de l'ensemble des puits est planifiée pour le lendemain. Les prélèvements effectués par l'Office français de la biodiversité (OFB) démontrent un retour à la normale et une faible acidité résiduelle. Il n'est pas constaté de conséquence sur la faune piscicole. Le camion est dépoté et les opérations de dépollution sont effectuées par une société privée.

La circulation est rétablie à 19h20, soit 14 heures après les faits.

III) L'opération du 22 septembre 2022

Le jeudi 22 septembre 2022, de 9h00 à 12h00, aura lieu sur l'aire de Beaune-Merceuil une opération de contrôle dédiée au respect des obligations liées au transport de marchandises dangereuses.

L'opération se déroulera sur l'autoroute A6, axe particulièrement dense en ce qui concerne le trafic de marchandises et particulièrement le transport de marchandises dangereuses.

Les aires de Beaune-Tailly et Beaune-Merceuil se situent sur l'axe qui permet de relier le sud au nord-est de l'Europe et donc les principales zones industrielles.

L'opération mobilisera les Contrôleurs des Transports Terrestres de la DREAL ainsi que des gendarmes de l'EDSR de Côte d'Or.

L'accent sera mis sur la sécurité du transport de marchandises dangereuses :

- la conformité du chargement (conditionnement, arrimage et état des colis),
- l'état des véhicules (contrôle technique),
- le placardage et la signalisation des unités de transport,
- la formation des conducteurs,
- les équipements de sécurité obligatoires,
- les agréments des véhicules (si requis)

