

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES EN IDF

Les risques liés au transport de marchandises dangereuses se distinguent des autres risques technologiques par leur caractère mobile et multiple. Considérant l'ensemble des marchandises dangereuses (MD) présentes sur un territoire, on parle couramment de :

- la partie fixe, c'est-à-dire les stocks en place dans les installations relevant ou non de la réglementation SEVESO, celle-ci ayant permis d'avoir aujourd'hui les outils nécessaires à l'évaluation de la gestion des risques liés à ces sites ;
- les lieux de stockage intermédiaires, à haute concentration de matières dangereuses, comme les gares de triage ou les plate-formes intermodales, ne relevant pas de la réglementation SEVESO ;
- la partie mobile, relevant de l'ADR (Accord Européen Relatif au transport international des matières dangereuses par route), qui par nature est caractérisée par un risque diffus qu'il est nécessaire d'évaluer et de gérer dans sa globalité.

interdictions sur le réseau des Voies Rapides Urbaines (VRU).

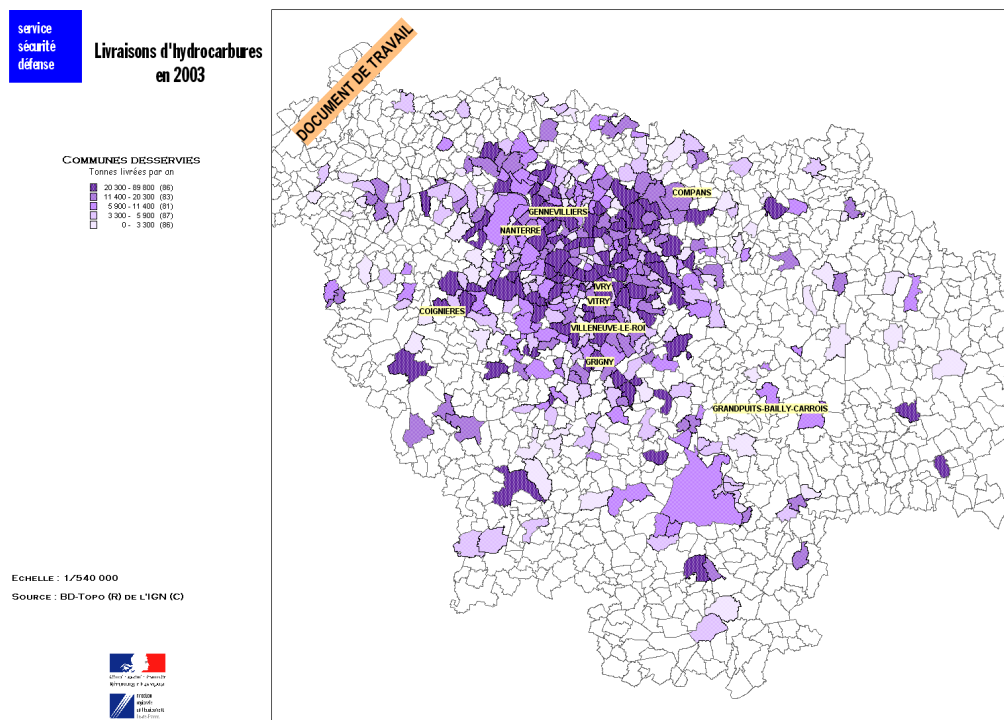
Une marchandise est ainsi légalement classée dangereuse pour le transport si elle est renseignée dans l'annexe A de l'ADR. Plus de 3000 substances sont concernées par cette définition.

Cependant, il convient de conserver à l'esprit que le transport d'hydrocarbures (essence, gasoil, fioul) représente à lui seul 80 à 90% des tonnages transportés.

De plus, sa problématique est particulière : les livraisons par route sont effectuées au départ de dépôts pétroliers de la région francilienne, dépôts dont le nombre n'a de cesse de diminuer depuis une vingtaine d'années. En effet, les efforts de rationalisation économique des compagnies pétrolières depuis plusieurs années ainsi que les pressions locales des municipalités soucieuses de concilier maîtrise des risques industriels et aménagement urbain, ont conduit à un certain nombre de fermetures de dépôts pétroliers de la petite couronne d'Île-de-France, alors reportés en grande couronne. La dernière fermeture en date concerne le dépôt d'Ivry-sur-Seine, au 1^{er} janvier 2005.

Le constat

Une localisation des dépôts pétroliers de plus en plus excentrée - De nombreuses



Le cas d'Ivry-sur-Seine

La zone de chalandise anciennement alimentée à partir du dépôt d'Ivry-sur-Seine, l'est aujourd'hui au départ de quatre autres dépôts existants : Grandpuits principalement, puis dans une moindre mesure Gennevilliers, Nanterre et Coignières.

Une étude de la DREIF, actuellement en cours a mis en évidence les chiffres suivants :

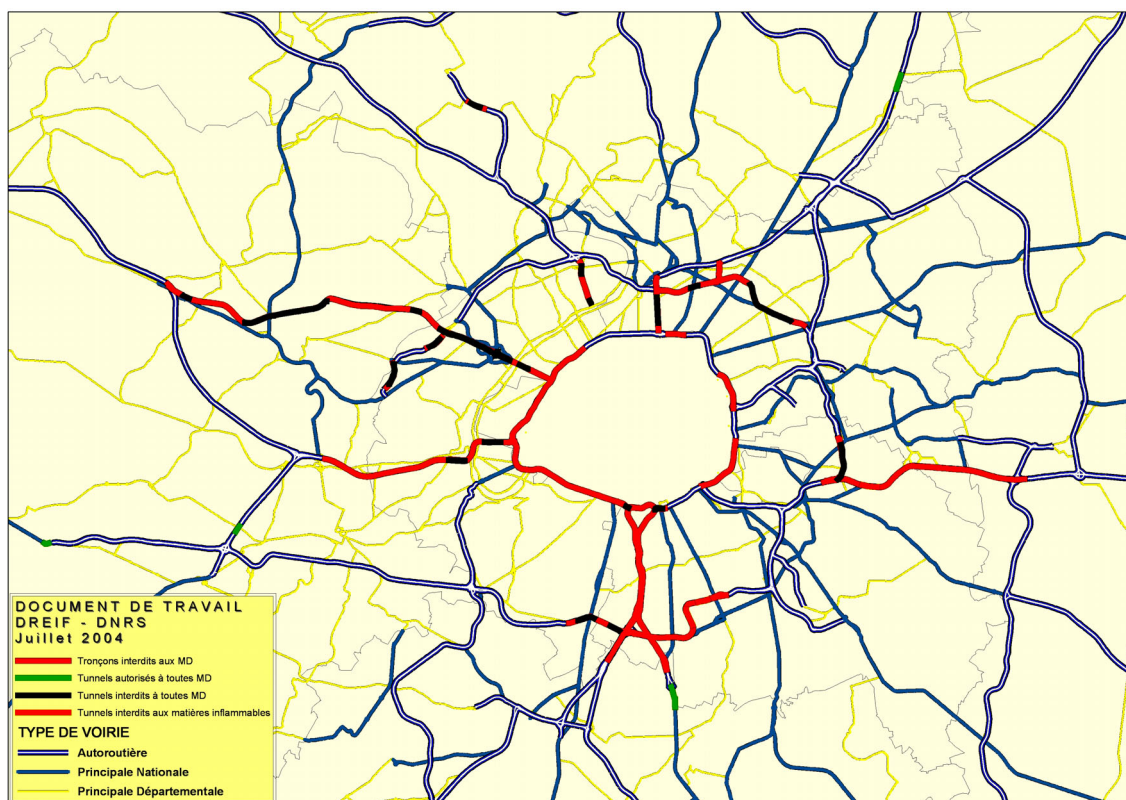
Véh.km hebdomadaires en fonction du réseau	Avec Ivry (2003)	Sans Ivry (2004)	Différence sans-avec
Réseau secondaire PC+Maréchaux	1658	396	-1262 (-76%)
Réseau secondaire GC	2620	3907	+1287 (+49%)
Nationales	464	3979	+3515 (+757%)
Autoroutes+VRU+BP	1128	6438	+5310 (+478%)
Paris	47	144	+97 (+33%)
TOTAL	5921	14865	+8944 (+151%)

La fermeture de ce dépôt d'Ivry a provoqué :

- une nette augmentation des distances parcourues pour effectuer les mêmes livraisons (de 6000 à 15000 Véh.km à la semaine, soit environ 2,5 fois plus) ;
- un report de trafic de la petite couronne vers la grande couronne ;
- une augmentation du temps de présence sur le réseau de plus de 70%
- une augmentation du trafic dans Paris (livraison depuis Gennevilliers).

Le réseau VRU d'Île-de-France comporte de nombreux tunnels et couvertures, pour la plupart interdits au TMD, comme le montre la cartographie ci-dessous. Ainsi, les véhicules transportant des marchandises dangereuses doivent, que ce soit pour la desserte ou le transit, utiliser des itinéraires de contournement, ce qui a pour principale conséquence de reporter une partie du trafic de marchandises dangereuses du réseau principal vers l'ensemble du réseau secondaire.

Les interdictions sur le réseau VRU



L'étude de la DREIF actuellement en cours a d'ores et déjà permis de mettre en évidence que, pour les livraisons d'hydrocarbures effectuées en 2003, la suppression de tous les tronçons interdits (ouverture de l'ensemble des tunnels d'Île de France aux TMD) aurait permis de réduire le temps passé sur le réseau de près de 7%, et de reporter près de 25% du trafic du réseau secondaire sur le réseau autoroutier et le boulevard périphérique. Cette hypothèse, certes non réaliste dans l'état actuel (les tunnels ne sont pas dimensionnés pour supporter un accident de marchandises dangereuses), montre tout de même que la fermeture des tronçons marqués ci-dessus en rouge renforce les difficultés d'approvisionnement de Paris et de la petite couronne (en hydrocarbures et autres produits dangereux).

Les dysfonctionnements

D'une part, l'éloignement des dépôts pétroliers pose le problème du transfert des risques de l'installation fixe vers la route : en s'éloignant de la zone dense, les dépôts pétroliers diminuent a priori les risques liés aux accidents sur site en diminuant la vulnérabilité de leur environnement direct (surtout lors d'une implantation en zone non urbanisée). Cependant, augmenter les distances pour livrer les mêmes clients implique pour les distributeurs et/ou transporteurs soit d'augmenter le nombre de camions, soit d'allonger les plages horaires de livraisons, soit d'augmenter les quantités transportées (limitées à 40t). Dans tous les cas, l'aléa est renforcé.

D'autre part, plus les dépôts sont éloignés de la zone d'avitaillement, plus l'approvisionnement en cas de crise (grève, intempéries, inondations...) devient problématique.

Enfin, outre le fait d'augmenter très nettement le temps passé sur le réseau, l'interdiction des tunnels du réseau VRU aux marchandises dangereuses ne conduit pas nécessairement à utiliser des itinéraires moins risqués. En effet, les itinéraires de délestage des tunnels du

réseau VRU empruntent quasi-systématiquement le réseau secondaire : les zones traversées sont très souvent plus vulnérables, et les flux moins contrôlés et moins contrôlables.

Il n'empêche que les services de secours préfèrent, dans l'état actuel de l'organisation des flux de marchandises dangereuses, intervenir à air libre plutôt qu'en milieu confiné. De plus, il est important de rappeler qu'un accident de TMD dans l'un des tunnels d'Île de France conduirait à la ruine de l'ouvrage puisqu'ils n'ont pas été dimensionnés pour supporter de tels accidents.

Les enjeux

Concernant l'approvisionnement de la zone dense en hydrocarbures, il s'agit aujourd'hui d'étudier plus finement le transfert de risque de l'installation fixe vers la route afin de mieux appréhender les impacts liés à la (dé)localisation des dépôts pétroliers de la région francilienne, et de dégager des recommandations pour éclairer les pouvoirs publics sur les infléchissements à prendre.

Afin de ne pas « livrer » à eux-mêmes les conducteurs de véhicules de TMD à l'approche d'un tunnel interdit et de fluidifier l'accès aux différentes zones de livraisons, il est important de réfléchir aujourd'hui à un schéma de desserte et de transit des marchandises dangereuses sur la région francilienne, en partenariat avec les professionnels du transport, les forces de l'ordre et les services de secours :

- itinéraires préférentiels pour la desserte et le transit des marchandises dangereuses ;
- aménagement d'horaires et éventuellement des réglementations de circulation dans certains tunnels.