



**PRÉFET
DE LA GIRONDE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction des Sécurités – Service Interministériel de Défense et de Protection Civile

ORSEC DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES



**TRANSPORT
DE MATIÈRES
RADIOACTIVES**

**TRANSPORT
DE MATIÈRES
DANGEREUSES**





**Arrêté préfectoral du 11 OCT. 2023
portant approbation des dispositions spécifiques ORSEC
«transport de matières dangereuses et transport de matières radioactives»
du département de la Gironde**

Le Préfet de la Gironde

- VU** la directive 2008/68/ce du parlement européen et du conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses ;
- VU** le code de la sécurité intérieure, notamment les article 741-7 et suivants ;
- VU** le code général des collectivités territoriales ;
- VU** la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile ;
- VU** le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements ;
- VU** le décret n°2005-1156 du 13 septembre 2005 relatif aux plans communaux de sauvegarde ;
- VU** le décret du 11 janvier 2023 portant nomination de Monsieur Étienne GUYOT, préfet de la région Nouvelle-Aquitaine, préfet de la zone de défense et de sécurité du Sud-Ouest, préfet de la Gironde ;
- VU** l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres ;

CONSIDÉRANT les avis transmis par les services sur le projet des dispositions spécifiques ORSEC TMD/TMR.

SUR PROPOSITION du sous-préfet, directeur de cabinet du préfet de la Gironde,

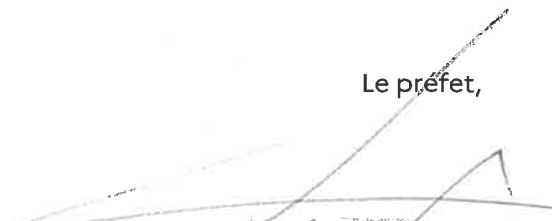
ARRÊTE

Article 1 : Les dispositions spécifiques ORSEC «transport de matières dangereuses et transport de matières radioactives» pour le département de la Gironde, annexées au présent arrêté, sont approuvées et d'application immédiate.

Article 2 : Indépendamment de leur révision formelle, ces dispositions spécifiques ORSEC peuvent à tout moment faire l'objet d'adaptations techniques et d'actualisations nécessaires. Elles feront l'objet de révisions au moins une fois tous les cinq ans pour tenir compte de l'évolution, l'inventaire et de l'analyse des risques et des effets potentiels des menaces, mais aussi de l'actualisation du dispositif opérationnel, ainsi que des retours d'expériences.

Article 3 : La secrétaire générale de la préfecture de la Gironde, le directeur de cabinet du préfet de la Gironde, les sous-préfets d'Arcachon, Blaye, Lesparre-Médoc, Langon et Libourne, l'ensemble des acteurs cités dans le présent document et concourant à la mise en œuvre de ces dispositions, sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au recueil des actes administratifs de l'État en Gironde.

Le préfet,



Étienne GUYOT

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES ORSEC

« TRANSPORT DE MATIÈRES RADIOACTIVES »



Sommaire

Arrêté préfectoral	3
GLOSSAIRE	10
PRÉSENTATION DU RISQUE	11
LA RADIOACTIVITE ET LA RADIOPROTECTION	13
1.1 – La radioactivité	13
1.2 – La radioprotection	13
1.3 – Les limites de dose «public»	13
1.4 – Les limites de dose aux intervenants en cas d'accident radiologique	14
LES TRANSPORTS	14
2.1 – Réglementation des transports	14
2.2 – Les principes de sûreté pour le transport de substances radioactives (source ASN)	14
2.3 – Les différents types de colis et l'étiquetage	15
2.4 – L'étiquetage des colis	17
2.5 – Nature des risques liés aux principaux types de matières transportées	19
LE TRANSPORT DE MATIÈRES RADIOACTIVES	20
3.1 – Transports civils	20
3.2 – Transports militaires	20
LA RÉPONSE OPÉRATIONNELLE	23
ACTIVATION DU PLAN	25
1.1 – La communication	25
1.2 – La concertation nationale	25
DÉROULÉ GLOBAL D'UNE INTERVENTION TMR	26
L'ALERTE	27
3.1 – Transports civils	27
3.2 – Transports défense	29
3.3 – L'alerte des acteurs par la préfecture	30
ORGANISATION DE CRISE NATIONALE POUR L'ASN	31
4.1 – Transports civils	31
4.2 – Transports Défense	32
ORGANISATION DE CRISE LOCALE	34
5.1 – Centre Opérationnel Départemental (COD)	34
5.2 – Poste de Commandement Opérationnel (PCO)	35
5.3 – Le Poste chantier	35

LES FICHES MISSIONS	37
ANNEXES	47
ANNEXE 1 : LES CODES ONU	49
ANNEXE 2 : REMONTÉE DES INFORMATIONS À L'IRSN	50
ANNEXE 3 : LE RÔLE DES ACTEURS	51
1 – Les intervenants du transport	51
2 – Services et organismes déconcentrés de l'État (Département et Zone)	52
3 – Le département	52
4 – La zone de défense	52
5 – Services et organismes nationaux de l'État	52
6 – Le SGDSN et le CICNR	53
7 – La DGSCGC	53
8 – Les autorités chargées de la sûreté nucléaire et de la radioprotection	54
9 – Le ministre de la défense	55
10 – Le Haut Fonctionnaire de Défense et de Sécurité du ministère chargé de l'Energie	55
11 – La direction générale de la police nationale (DGPN)	55
12 – La direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN)	55
ANNEXE 4 : LES MOYENS SPÉCIFIQUES DU SDIS	56
ANNEXE 5 : MODÈLE D'ARRÊTÉS PRÉFECTORAUX	57
1 – Arrêté préfectoral portant interdiction totale exceptionnelle de la navigation	57
2 – Arrêté préfectoral portant fermeture du réseau routier	59

Préambule

Les dispositions spécifiques «transports de matières radioactives» (TMR) s'inscrivent dans le dispositif ORSEC du département de la Gironde.

Dans ce cadre, elles s'appliquent sous l'autorité préfectorale, avec l'appui et la coordination des instances zonales et nationales, mais également avec le concours des autorités militaires.

En effet, ce plan s'emploie aussi bien pour les transports de matières à usage civil que pour ceux intéressant la défense.

Il décrit notamment les mesures prévues pour protéger les personnes en charge des secours, les populations riveraines et l'environnement des conséquences d'un accident survenu sur des réseaux de nature différente (terrestre, ferrée, fluviale, maritime, aérienne).

Les accidents survenant à l'intérieur du périmètre des établissements nucléaires civils et militaires sont exclus du champ d'application de ce plan, car dans ce cas entre en application le plan particulier d'intervention (PPI) de l'établissement concerné.

En outre, les accidents maritimes au large relèvent de la compétence du préfet maritime.

Glossaire

AIEA	Agence Internationale de l'Énergie Atomique
ARS	Agence Régionale de la Santé
ASF	Autoroute du Sud de la France
ASN	Autorité de Sûreté Nucléaire
CEA-DAM	Commissariat à l'Énergie Atomique – Direction des Applications Militaires
CGG	Commandement de Groupement de Gendarmerie
CIC	Centre d'Information et de Commandement (police nationale)
CMIR	Cellule Mobile d'Intervention Radiologique
COD	Centre Opérationnel Départemental
CODIS	Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
CORG	Centre d'Opérations et de Renseignement de la Gendarmerie
COGIC	Centre Opérationnel de Gestion Interministérielle des Crises
COS	Commandant des Opérations de Secours
COZ	Centre Opérationnel de Zone
CTA	Centre de Traitement de l'Alerte
CTC	Centre Technique de Crise de l'IRSN
DEETS	Direction Départementale de l'Emploi, du Travail et de la Solidarité
DDTM	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DDPP	Direction Départementale de la Protection des Populations
DDSP	Direction Départementale de la Sécurité Publique
DIRA	Direction Interdépartementale des Routes Atlantique
DO	Directeur des Opérations
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DSDEN	Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale
DSND	Délégué à la Sûreté Nucléaire de la Défense pour les activités et installations intéressant la défense
EOT	Échelon Opérationnel des Transports (IRSN)
ETC	Expertise Technique de Crise
GPMB	Grand Port Maritime de Bordeaux
GSAN	Gendarmerie de la Sécurité des Armements Nucléaires
IRSN	Institut de Radioprotection et de Sûreté Nucléaire
MARN	Mission Nationale d'Appui au Risque Nucléaire
MINARM	Ministère des Armées
PCA	Poste de Commandement Avancé
PCO	Poste de Commandement Opérationnel
SAMU	Service d'Aide Médicale d'Urgence
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SPRA	Service de Protection Radiologique des Armées
TMR	Transport de Matières Radioactives
ZIPE	Zone d'Intervention de Premier Échelon



PRÉSENTATION DU RISQUE

LA RADIOACTIVITÉ ET LA RADIOPROTECTION

1.1 – La radioactivité

La radioactivité est la propriété que possèdent certains éléments instables de se transformer spontanément en d'autres éléments plus stables, par désintégration de leur noyau. Ce phénomène s'accompagne de libération d'énergie sous forme d'émission de rayonnements ionisants appelés gamma (γ), neutrons, béta (β) et alpha (α).

Lorsque ces désintégrations se produisent dans ces éléments instables naturels, elles constituent la **radioactivité naturelle tellurique**.

Lorsque ces désintégrations se produisent dans des éléments instables créés par l'industrie humaine, on parle de **radioactivité artificielle**.

L'unité officielle de mesure de l'activité (radioactivité) est le **becquerel (Bq)** :
1 becquerel = 1 désintégration par seconde.

1.2 – La radioprotection

La radioprotection est l'ensemble des mesures destinées à la protection de la population et des travailleurs, contre les rayonnements ionisants.

Expositions externe et interne :

- › **Exposition externe** : la source d'irradiation est extérieure à l'organisme et émet des rayonnements suffisamment pénétrants pour irradier le sujet.
- › **Exposition interne** : les sources d'irradiation se trouvent à l'intérieur de l'organisme. Elles y pénètrent par les voies respiratoires, digestives et transcutanées.

Les rayonnements ionisants agissent sur la matière vivante par l'intermédiaire de l'énergie qu'ils lui cèdent.

La dose absorbée décrit la quantité d'énergie laissée par le rayonnement dans la matière, indépendamment de ses effets.

L'unité de mesure officielle est le **gray (Gy)**, grandeur mesurable correspondant à l'énergie délivrée par unité de masse.

Le débit de dose permet de caractériser l'intensité d'un rayonnement, il correspond à la dose délivrée par unité de temps (en Gy/h).

La **dose équivalente** est la dose absorbée par le tissu ou organe (humain) et qui traduit, in fine, l'effet biologique global des rayonnements reçus par l'organisme. L'unité de dose équivalente (on dit aussi équivalent de dose) officielle est le sievert (symbole Sv).

La **dose efficace** est la somme des doses équivalentes pondérées délivrées par exposition interne et externe aux différents tissus et organes du corps. L'unité de dose efficace est le sievert (symbole Sv).

Effets sur l'homme

- › 500 mSv : possibilité d'effets sanitaires à court terme.
- › 3 à 5 Sv : seuil létal (mortalité à 50%) en l'absence de soins.
- › 20 Sv : décès quelques heures après l'exposition.

1.3 – Les limites de dose «public»

La limite de dose efficace pour le public résultant de la radioactivité artificielle est fixée à **1 mSv/an** (millisievert mSv) par la réglementation.

La dose efficace d'origine naturelle est en moyenne sur le territoire français de 2,4 mSv/an, cette moyenne est très variable suivant les régions.

La limite de dose équivalente pour la peau est de 50 mSv/an en valeur moyenne pour toutes surfaces de 1 cm² de peau quelle que soit la surface exposée.

Il faudrait, pendant une année entière, avoir un débit de dose de 114 nanosievert par heure (nSv/h) pour atteindre la **limite d'exposition du public qui est de 1 millisievert par an** (mSv/an) en dehors des expositions médicales et naturelles.

À partir de 10 mSv, on préconise une mise à l'abri des populations. Cette dose représente 3 fois la dose annuelle reçue par la population française.

Au-delà de 50 mSv, l'évacuation est recommandée. Cela représente 15 fois la dose reçue par an par la population française.

Pour la population, on parle de fortes doses au-delà de 100 mSv, c'est-à-dire 30 fois la dose reçue par an par la population française.

Pour les travailleurs du nucléaire, la limite réglementaire d'exposition est en France de 20 mSv/an.

1.4 – Les limites de dose aux intervenants en cas d'accident radiologique

En application de l'article R.1333-82, le niveau de référence en dose efficace reçue par les intervenants pendant la durée de la situation d'urgence radiologique est fixé à 100mSv.

LES TRANSPORTS

2.1 – Réglementation des transports

Tout transport de matières radioactives doit être accompagné d'un document de transport décrivant l'envoi et attestant de sa conformité.

Si un transport présente un risque particulier, le transporteur doit par ailleurs adresser un avis préalable ou une notification de transport précisant les dates et les itinéraires prévus ainsi que la nature de l'envoi.

En ce qui concerne les transports militaires escortés par la gendarmerie, les autorités et les forces de sécurité sont informées par un canal sécurisé dédié.

2.2 – Les principes de sûreté pour le transport de substances radioactives (source ASN)



La sûreté du transport repose avant tout sur le colis, qui désigne l'ensemble constitué par l'emballage et son contenu.

La conception du colis obéit à des critères stricts de sûreté, fixés par l'agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) et dont l'ASN, en France, garantit l'application.

En amont, diverses épreuves réglementaires, incluant des accidents de référence, doivent démontrer la sûreté des emballages pour permettre leur homologation.

Colis de type UX-30 contenant de l'hexafluorure d'uranium

Les colis sont conçus pour assurer la protection, dans des conditions normales ou accidentelles, des personnes (population et travailleurs) et de l'environnement. Cette protection est obtenue par :

- › le confinement du contenu radioactif (empêcher la dispersion des matières radioactives) ;
- › la maîtrise de l'intensité de rayonnement externe (débit de dose) ;
- › la prévention de la criticité (risque de déclencher une réaction en chaîne de fission nucléaire incontrôlée) ;
- › la prévention des dommages causés par la chaleur.

2.3 – Les différents types de colis et l'étiquetage

La probabilité qu'un colis de transport de matières radioactives soit impliqué dans un accident n'étant jamais nulle, la sûreté du transport consiste à éviter que, dans la majorité des cas, de tels accidents puissent avoir une conséquence dommageable du point de vue radiologique.

Au regard de la grande variété des colis transportés, l'agence internationale pour l'énergie atomique (AIEA) a défini une typologie des colis fondée sur les risques engendrés par le contenu transporté (et donc son activité).

En fonction de son type, les prescriptions auxquelles doit correspondre un colis sont plus ou moins contraignantes. Les critères de performance de résistance des colis sont ainsi adaptés aux dangers potentiels de la matière transportée.

Pour chaque famille de colis, la réglementation définit des exigences de sûreté, comprenant des épreuves pour évaluer leur robustesse.

Les colis exceptés

Les colis exceptés permettent de transporter des quantités très faibles de substances radioactives.

Dans ce cas, ils sont exemptés des prescriptions d'étiquetage précisant la nature radioactive du contenu. Cependant ils doivent répondre à des spécifications particulières, concernant les niveaux de débit de dose et de contamination, imposés par la réglementation. La manipulation de ces colis s'ils sont endommagés par l'accident, peut se révéler dangereuse. Ces emballages sont généralement en carton.

Exemple de colis exceptés :

- › «Kits» de produits radio pharmaceutiques de très faible activité (iode, tritium...);
- › Certains emballages vides ayant contenu des matières radioactives et dont les surfaces internes peuvent être contaminées ;
- › Appareils de détection de plomb dans les peintures des diagnostics immobiliers ;
- › détecteurs de fumée...

Les colis industriels et colis de type A non fissiles*

Les colis industriels permettent de transporter de la matière peu concentrée en termes de radioactivité. Les colis de type A permettent de transporter des substances radioactives ayant une activité totale faible. Pour les colis du type A, au contraire des colis du type B, la limitation de l'activité du contenu doit permettre que les situations d'accident soient gérables même en cas de ruine du colis.

Ces limites sont déterminées de telle sorte que les conséquences radiologiques restent acceptables pour le personnel d'intervention dans la majorité des cas d'accident. Les limites sont appelées A2 ou A1 dans la réglementation ; ce sont des seuils d'activité dont les valeurs dépendent de la nature du radionucléide et de la nature physique de la matière (forme dispersable A2 ou non A1).

Un emballage de type A doit résister aux incidents mineurs. Mais en cas d'accident sévère, il peut perdre ses fonctions de confinement et de protection contre les rayonnements. Ces emballages sont tenus de garder leurs fonctions de confinement et de protection contre les rayonnements dans les épreuves suivantes : épreuve de chute de hauteur variable suivant la masse, (1,2 m pour une masse inférieure à 5 tonnes), aspersion d'eau pendant 1 heure, compression égale à 5 fois le poids du colis, pénétration par une barre de 6 kg tombant d'une hauteur de 1 m.

Les structures des emballages de type A sont variées : carton, bois ou métal ; la matière est souvent conditionnée dans une enveloppe interne en verre, plastique ou métal et une protection interne en plomb est parfois prévue.

*fissile : qui est susceptible de subir une fission, phénomène de division d'un noyau atomique.

La limitation de l'activité du contenu rend toutefois possible l'intervention sur les colis endommagés sous réserve de précautions adaptées. Ces précautions sont à déterminer au préalable en fonction des résultats d'une recherche des niveaux d'irradiation et de contamination éventuels sur le colis et dans une zone proche du colis.

Exemples de colis de type A

- › générateurs de technétium à usage médical pesant environ 20 kg ;
- › emballages de transport de sources de moins de 1 TBq (source de Cobalt 60, Cesium 137, Iridium 192, Indium 131) comprenant en général un flacon de verre, entouré d'une protection de plomb, calé dans du polystyrène, le tout enfermé dans une boîte métallique sertie.



Ensemble de colis de type A

Ils doivent donc être soumis aux épreuves suivantes :

- › exposition à un orage important (hauteur de précipitation de 5 cm par heure pendant au moins une heure) ;
- › chute sur une surface indéformable d'une hauteur variable selon la masse du colis (maximum 1,20 m) ;
- › compression équivalente à 5 fois la masse du colis ;
- › pénétration par chute d'une barre standard d'une hauteur de 1 m sur le colis.

Des épreuves supplémentaires sont nécessaires en cas de contenu sous forme liquide ou gazeuse.

Les colis de type A ne font pas l'objet d'un agrément : la conception et la réalisation des épreuves relèvent de la responsabilité du fabricant.

Les colis de type B, C et les colis fissiles

Les colis des types B et C sont conçus pour résister aux effets d'un accident de transport en conservant l'intégrité quasi complète de leurs fonctions de confinement et de protection contre les rayonnements ionisants.

En dehors des actions malveillantes, il est improbable qu'un colis de type B ou C perde ses fonctions de confinement et de blindage. S'il venait à les perdre dans un cas d'accident non prévu à la conception (par exemple : agression armée, incendie de tunnel), toute manipulation serait dangereuse et nécessiterait des moyens spéciaux.

Les colis de type B

Les colis de type B sont les colis permettant de transporter en quantité les substances parmi les plus radioactives comme les combustibles usés, les déchets nucléaires vitrifiés de haute activité et à vie longue ou les combustibles neufs.

La réglementation afférente au transport de matières radioactives précise toutes les épreuves que doit subir le prototype avant que le modèle ne soit agréé comme colis de type B. Cet agrément ne peut être donné que par une autorité compétente (en France, l'ASN ou l'ASND, cette dernière pour les colis « défense »).

Les épreuves pour les colis de type B sont effectuées sur un même spécimen en ordre séquentiel, et dans les conditions les plus dommageables : chute de 9 m sur surface plane indéformable, chute de 1 m sur un poinçon, épreuve thermique à 800°C pendant 30 minutes. Le même spécimen ou un spécimen distinct doit résister à une épreuve d'immersion sous une hauteur de 15m d'eau pendant au moins 8 heures.



Essai de chute sur poinçon d'une maquette d'emballage DN30 de Daher-NCS

Exemples de colis de type B

- › Colis de grandes sources radioactives à usage médical (radiothérapie) ou industriel (contrôles non destructifs, stérilisation médicale, conservation des aliments), de masse variant de 100 g à plusieurs tonnes ;
- › Gammagraphes portatifs pesant de 20 à 30 kg ;
- › Emballages de transport d'oxyde de plutonium pesant environ 2 tonnes ;
- › Emballages de transport d'éléments combustibles irradiés de masse variant de 5 à 110 tonnes ;
- › Citernes transportant plusieurs m³ d'effluents liquides de haute activité.

Les colis de type C

Les colis de type C sont destinés à transporter des substances hautement radioactives par voie aérienne. À ce jour, il n'existe en France aucun agrément pour des colis de type C à usage civil.

Les colis industriels

Des matières de faible activité spécifique ou des objets peu contaminés en surface sont souvent transportés en grandes quantités dans des emballages industriels. Il s'agit principalement des minerais, des déchets ou objets faiblement actifs ou contaminés.

Bien que l'activité totale contenue dans un colis puisse être significative, c'est la répartition de cette activité dans une masse importante qui assure que les conséquences radiologiques d'un accident seraient limitées.

Trois types de colis industriels sont spécifiés par la réglementation : type IP1, type IP2, type IP3, en fonction du danger potentiel présenté par la matière radioactive transportée. Les types 2 et 3 doivent résister aux épreuves définies pour les colis de type A ou être conformes à des normes de conteneurs ISO.

Les emballages industriels sont le plus souvent des fûts, des citernes en acier, ou des conteneurs standard ISO (20 pieds ou 40 pieds).

En cas d'endommagement d'un colis industriel, des précautions sont nécessaires. Le risque d'exposition en cas de mise à nu de la matière est limité à 10 mSv/h à 3 m de cette matière au maximum. Elle permet une intervention de durée limitée, à distance.

Exemples de colis industriels

- › conteneurs en acier chargés d'hexafluorure d'uranium non enrichi (capacité 12 tonnes) ;
- › camions citernes de transport d'effluents radioactifs de faible activité spécifique (capacité 1400 litres) ;
- › fûts de concentrés d'uranium (capacité 200 litres) ;
- › fûts de déchets solides faiblement radioactifs (capacité 100 litres ou 200 litres).

Colis transportés sous arrangement spécial

Ces colis ne satisfont pas à toutes les prescriptions réglementaires. Des certificats d'arrangement spécial délivrés par l'ASN ou l'ASND permettent leur transport. Ces certificats indiquent les risques particuliers à ces colis, assimilables par ailleurs aux autres types de colis précédents.

Colis de matières fissiles

En plus de la classification décrite précédemment, les colis qui transportent des matières fissiles (essentiellement uranium et plutonium) doivent empêcher tout risque de criticité (démarrage d'une réaction en chaîne) même en cas d'accident, ils doivent ainsi résister aux mêmes épreuves que les colis de type B.

2.4 – L'étiquetage des colis

Les colis de matières radioactives sont identifiés par des étiquettes ayant le symbole du trèfle auquel s'ajoute une couleur et des indications qui permettent une identification rapide (activité maximale du contenu, nom du contenu, indice de transport).




Les colis intacts présentant des étiquettes :

- › blanches peuvent être manipulés et transportés sans précaution particulière quant aux distances qui les séparent des personnes ou des marchandises ;

- › jaunes avec des barres verticales rouges II et III ne doivent être manipulés que si nécessaire et dans un temps très limité ;
- › «fissiles» ne doivent pas être manipulés sans avis d'experts.

Des transports effectués pour le compte du Ministère des Armées sont autorisés, dans certains cas, à ne pas porter d'étiquetage réglementaire, voire ne pas en porter. Dans ce cas de figure, le véhicule est obligatoirement escorté par la gendarmerie.

L'étiquetage obligatoire apposé sur les colis pour informer tout utilisateur du risque en vue des précautions à prendre est défini en condition de routine de la façon suivante :

Indice de transport (= 100 fois l'intensité de rayonnement maximale à 1 m de la surface extérieure, exprimée en mSv/h)	Intensité de rayonnement maximale en tout point d'une surface externe	Étiquettes*	Précautions à observer (en dehors de toute détérioration de l'emballage)
0	Pas plus de 0,005 mSv/h	I blanche 	Sans objet si emballage intact
Plus de 0 mais pas plus de 1	Plus de 0,005 mSv/h mais pas plus de 0,5 mSv/h	II jaune 	Peut être manipulé à la main
Plus de 1 mais pas plus de 10	Plus de 0,5 mSv/h mais pas plus de 2 mSv/h	III jaune 	Peut être manipulé à la main mais en temps limité
Plus de 10	Plus de 2 mSv/h mais pas plus de 10 mSv/h	III jaune et aussi sous utilisation exclusive	Peut être manipulé à la main mais en temps limité

* Les N° I, II, III des étiquettes ne sont pas liés aux catégories de transport de matière nucléaire.

Par ailleurs, les colis contenant des matières fissiles sont repérés par des étiquettes blanches de forme suivante :

ÉTIQUETTE D'IDENTIFICATION DES MATIÈRES FISSILES COLIS DE MATIÈRES FISSILES



2.5 – Nature des risques liés aux principaux types de matières transportées

TYPE DE MATIÈRE	NATURE DES SOURCES (exemple)	Risques radiologiques possibles			
		EXPOSITION (Irradiation externe)	CONTAMINATION		
			Atmosphérique (Environnement)	Surfacique (Environnement)	Corporelle (Personnes)
Source scellée utilisée à des fins industrielles ou agroalimentaires (gammagraphie, irradiateurs, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> › Cobalt 60 › Iridium 192 › Césium 137 	oui	non ⁽¹⁾	non ⁽¹⁾	non ⁽¹⁾
Source scellée utilisée à des fins médicales (curiethérapie)	<ul style="list-style-type: none"> › Cobalt 60 › Iridium 192 › Césium 137 	oui	non ⁽¹⁾	non ⁽¹⁾	non ⁽¹⁾
Source non scellée utilisée à des fins de médecine nucléaire ou de recherche	<ul style="list-style-type: none"> › Fluor 18 › Technétium 99 › Indium 111 › Iode 123, 125, 131 › Thallium 201 	oui	oui (notamment en cas d'incendie)	oui	oui
Effluents radioactifs liquides Déchets radioactifs solides de faible activité	› Produit de fission et d'activation	oui	oui si incendie	oui (risque de pollution au sol)	oui
Combustibles irradiés - Déchets solides de haute activité (déchets vitrifiés)	› Produit de fission et d'activation	oui	oui	secondaire	oui
Combustibles neufs (assemblages, pastilles frittées, poudre) Matière fissile	<ul style="list-style-type: none"> › Oxyde de plutonium › Oxyde d'uranium › Oxyde mixte (UO_2, PuO_2) › Uranium, plutonium 	secondaire	oui	oui	oui
		secondaire	secondaire	secondaire	secondaire
		secondaire	oui	oui	oui
Hexafluorure d'uranium	› UF_6	secondaire	Pollution à caractère chimique prépondérant liée à la création d'acide fluorhydrique et de fluorure d'uranyle au contact de l'eau ou dans l'air humide		
Nitrate d'uranyle	› $UO_2(NO_3)_2$	secondaire	Pollution à caractère chimique prépondérant		

(1) sauf en cas de perte de l'intégrité de la source scellée

LE TRANSPORT DE MATIÈRES RADIOACTIVES

Le transport de substances radioactives constitue un secteur particulier du transport de marchandises dangereuses. Le champ du contrôle de la sûreté du transport de substances radioactives couvre de nombreux domaines d'activité dans les secteurs industriels, médicaux et de la recherche. Il s'appuie sur une réglementation internationale exigeante.

Le transport de substances radioactives se distingue par sa grande diversité, en termes de secteurs concernés, types de colis, modes de transports mais également d'enjeux de sûreté associés. La très grande majorité des colis présente individuellement des enjeux de sûreté limités, mais une faible part des colis présente de très forts enjeux.

Environ 770 000 transports de substances radioactives ont lieu chaque année en France. Cela correspond à environ 980 000 colis de substances radioactives, ce qui représente quelques pourcents du total des colis de marchandises dangereuses transportés chaque année en France. La très grande majorité des transports sont effectués par route, mais quelques transports ont également lieu par voies ferrée, maritime et aérienne.

3.1 – Transports civils

Les transports civils concernent essentiellement les domaines suivants :

- › activités industrielles (analyseurs de plomb, détecteur de fumées, gammadensimètre, gammagraphe...);
- › médical (déchets solides, sources non scellée, sources scellée...);
- › INB Installations Nucléaires de Base (déchets solides, emballage vides, outillage contaminé, sources non scellée, sources scellée, combustibles neufs ou irradiés).



Analyseur de plomb



Gammagraphe



Gammadensimètre

3.2 – Transports militaires

Les activités de transports militaires de matières radioactives restent une donnée classifiée.

Cette activité, très dépendante du besoin opérationnel et par nature variable, apparaît comme faible dans le département de la Gironde.

Il s'agit de transports par voie routière, dont la majeure partie est réalisée sous escorte de la gendarmerie.

En cas d'accident, l'autorité militaire peut être amenée à définir une «aire nucléaire» (périmètre de sûreté) provisoire, qui sera confirmée dès que possible par l'autorité préfectorale.

Les objectifs de cette aire, centrée sur le lieu de l'événement et d'un rayon de 500 mètres, sont :

- › d'assurer la protection du secret de la défense nationale ;
- › d'assurer la protection des éléments sensibles qui auraient pu être dispersés lors de l'événement ;
- › de figer la situation initiale pour les besoins d'expertise et d'enquête éventuelle.

À l'intérieur de l'aire nucléaire, les mesures visant à préserver le secret de la défense nationale sont du ressort du ministre de la défense représenté par l'autorité militaire territoriale¹.

Les mesures concernant la protection des populations, éventuellement présentes à l'intérieur de cette aire, relèvent de la compétence de l'autorité préfectorale.

Cette dernière et l'autorité militaire territorialement compétente se concertent sur l'ensemble des mesures nécessitées par la situation.

¹ Au sens de l'arrêté du 20 août 2015. Conformément à l'arrêté relatif au transport des moyens nécessaires à la mise en œuvre de la politique de dissuasion, l'autorité militaire territoriale est, sur la voie publique, le commandant de groupement de gendarmerie départementale territorialement compétent.



LA RÉPONSE OPÉRATIONNELLE

Le déclenchement de la disposition spécifique «Transport de Matières Radioactives» du plan ORSEC suppose la mise en place sur le terrain des actions suivantes :

- › activation des COD et PCO ;
- › bouclage d'une zone d'exclusion ;
- › alerte des maires concernés et des instances zonales et nationales ;
- › alerte des populations par le dispositif FR Alert, le réseau de sirènes RNA, les médias et/ou moyens mobiles et/ou par porte à porte si la situation l'exige.

ACTIVATION DU PLAN

L'activation du plan est conditionnée par la reconnaissance du colis par les services de secours.

L'activation du plan est ainsi envisagée lorsque les colis sont :

- › directement affectés par un incendie sévère ;
- › anormalement irradiant (cela se traduit par un débit de dose élevé).

1.1 – La communication

Dès l'activation du dispositif ORSEC, l'autorité préfectorale assure la direction de la communication relative à l'événement. Elle détermine la périodicité et les modalités de la communication à destination des médias.

Le bureau de la communication interministérielle (BCI) est alors intégré au COD afin d'assurer l'information de la population et des médias.

La communication de crise doit permettre :

- › d'informer les médias et la population sur la réalité de la crise (sa nature, son intensité, l'étendue des dégâts, le nombre de victimes, les mesures prises...);
- › de donner des consignes de sécurité ;
- › d'appeler à adopter des comportements précis ;
- › d'avertir de la fin de la crise.

(Cf. Disposition générale ORSEC Communication de crise, mis à jour le 04 juillet 2022)

1.2 – La concertation nationale

Une gestion concertée de la crise est mise en oeuvre dès que les pouvoirs publics nationaux sont alertés et que l'autorité de sûreté concernée est en mesure de transmettre à l'autorité préfectorale les premiers conseils en matière de protection des populations.

Dans ce cas, la décision d'activer le plan TMR (ou de modifier les actions déjà entreprises, dans le cas où le plan TMR est déjà engagé) est prise après concertation entre l'autorité préfectorale et les pouvoirs publics nationaux.

DÉROULÉ GLOBAL D'UNE INTERVENTION TMR

SOURCE



FLUX



CIBLES



De quoi s'agit-il ?

- transport médical ?
- transport industriel ?
- transport INB* ?
- militaire ?
- colis, appareil, sources scellées, sources non scellées ?

Quel est le scénario ?

- feu ?
- accident ?
- dispersion ?

- le scénario peut-il évoluer défavorablement ?
- s'agit-il d'une situation d'urgence radiologique ?

Quelles actions possibles ?

- extinction du sinistre
- isoler les sources
- identifier les sources
- attendre la décroissance pour les sources à durée de vie très courte

De quoi s'agit-il ?

- rayonnement radioactif
- contamination :
 - gaz
 - poussière
 - fumées
 - liquide...

Quelles actions possibles ?

- périmètre de sécurité
- déviation de la circulation
- bouclage de zone
- rétention des eaux
- éloignement

De quoi s'agit-il ?

Enjeux environnementaux :

- faune, flore

Enjeux humains :

- Victimes directes et indirectes :
- populations (habitants, ERP, entreprises, automobilistes)
 - intervenants

Risques

- exposition interne, externe au contact – contamination
- Irradiation à distance
- pollution de l'environnement et infrastructures

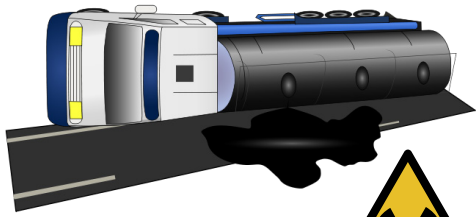
Quelles actions possibles ?

- isoler les personnes / évacuer
- décontaminer – levée de doute
- contrôle de la contamination
- SAS pour les intervenants
- EPI pour les intervenants
- suivi avec le dosimètre

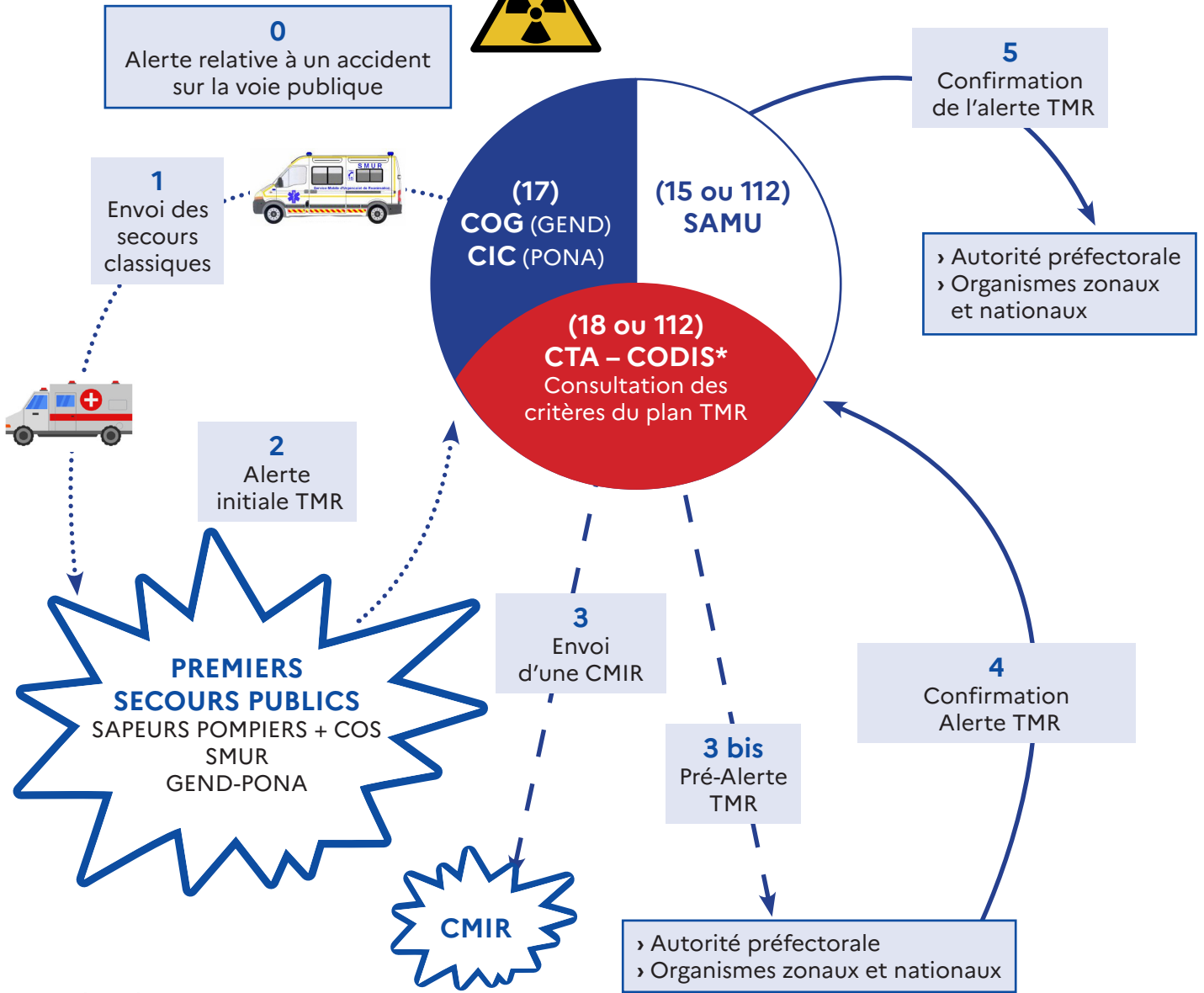
L'ALERTE

3.1 – Transport civil

Alerte locale



Pour gagner du temps dans la mise en place des appuis et expertises nationaux, le CODIS a la charge de pré-alerter les instances nationales et zonales dès que l'aspect radioactif est confirmé.



Légende :

les numéros indiquent les étapes de la progression du diagnostic

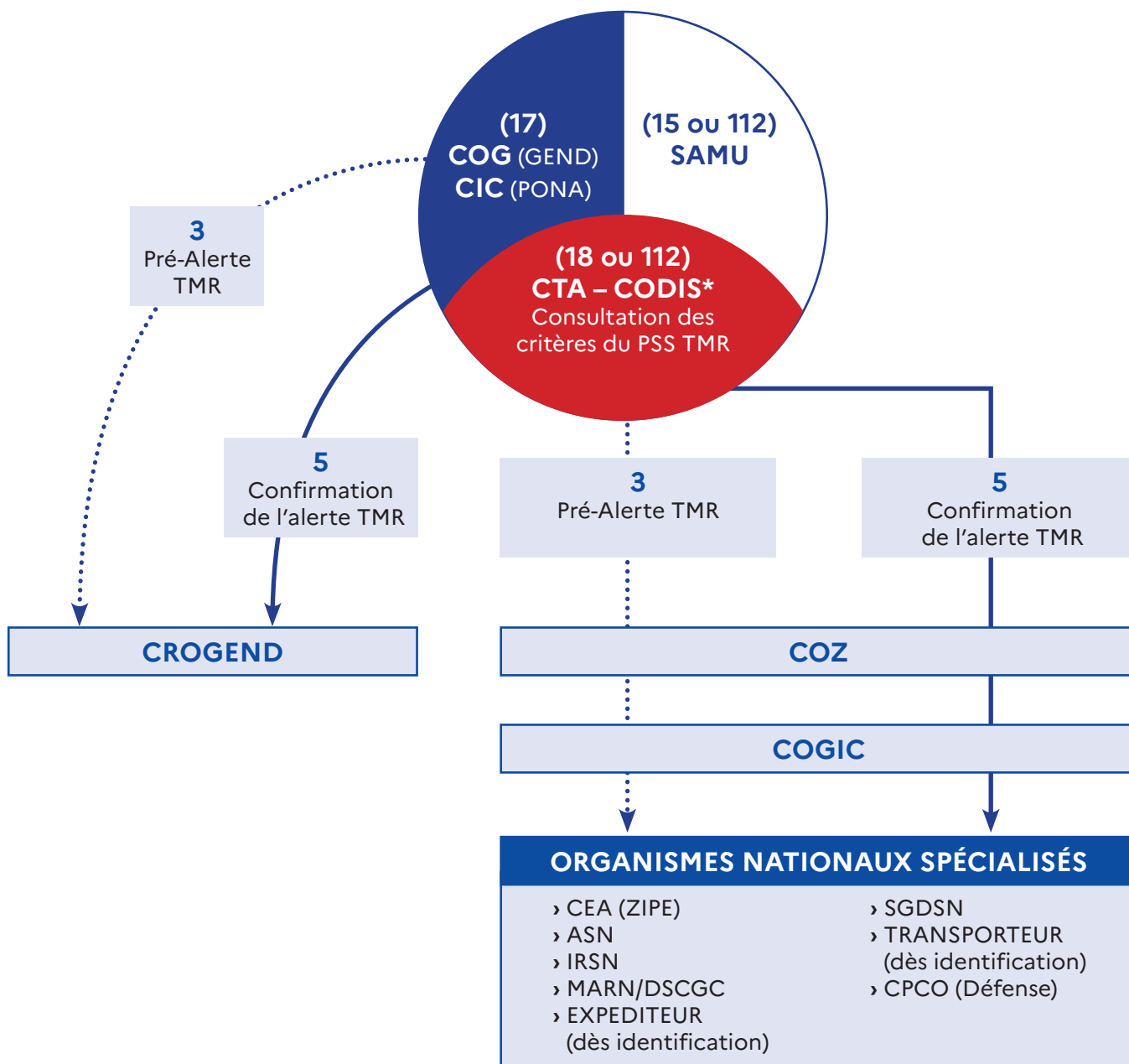
* Centre territorialement compétent (CODIS 33)

Nota :

- › En ce qui concerne les transports défense, l'escorte de gendarmerie se charge sans délai de déclencher l'alerte ;
- › Le conducteur du convoi TMR, s'il est valide, applique ses consignes et permet de confirmer l'accident TMR immédiatement.

Dès l'arrivée de la CMIR, ou du moins d'une équipe de reconnaissance pompiers sur les lieux de l'accident, l'alerte est confirmée par le CODIS suivant la même procédure que la pré-alerte initiale.

Alerte nationale



Légende :

les numéros indiquent les étapes de la progression du diagnostic

* Centre territorialement compétent (CODIS 33)

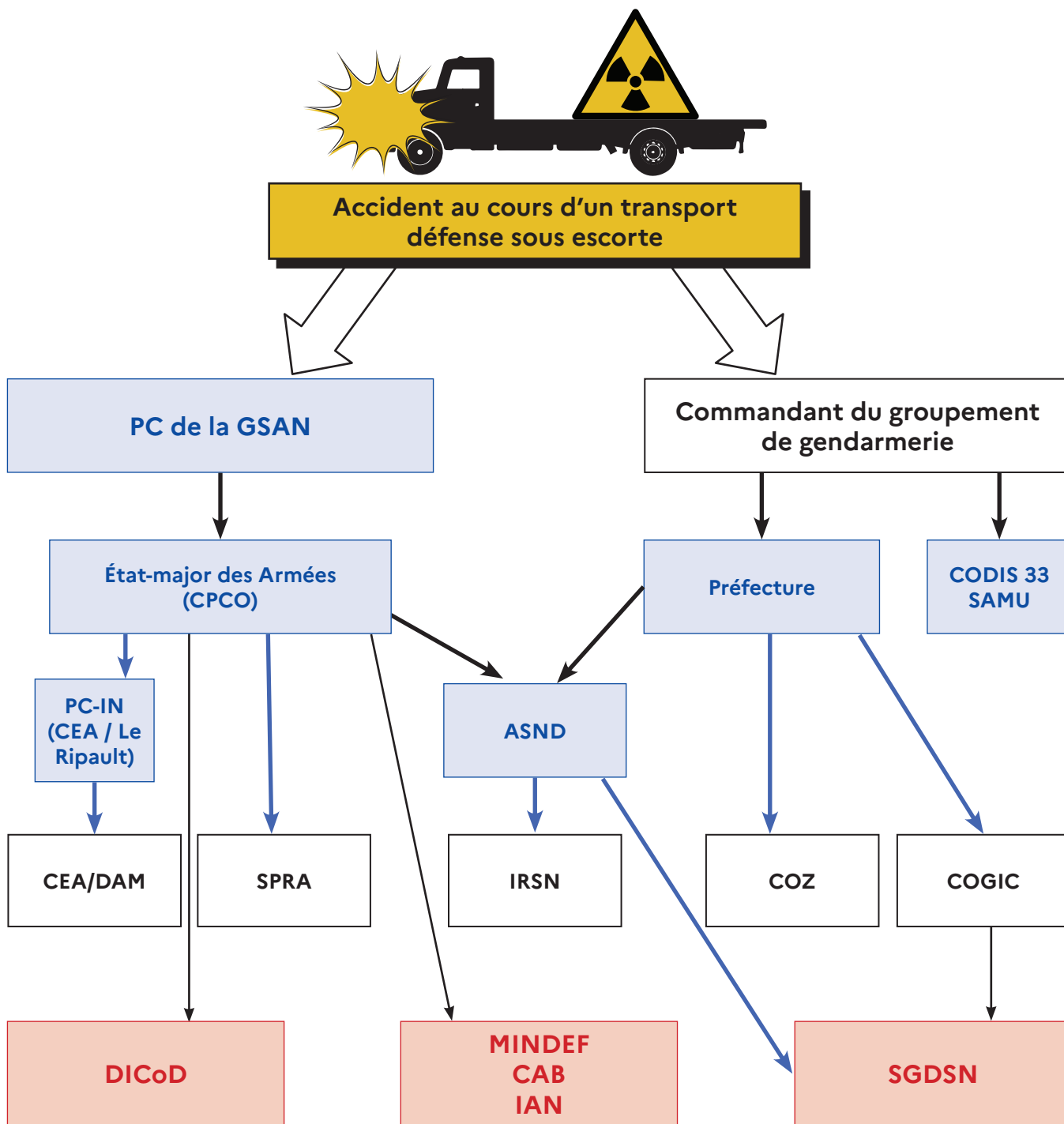
Le CODIS informe :

- › le COZ ;
- › la préfecture ;
- › la division régionale de l'ASN (ou ASN national selon horaires) ;
- › le SAMU ;
- › le CORG et CIC.

Informé par le COZ, le COGIC est chargé d'informer les services nationaux (IRSN, CEA, ASN, MARN/DGSCGC, expéditeur, transporteur).

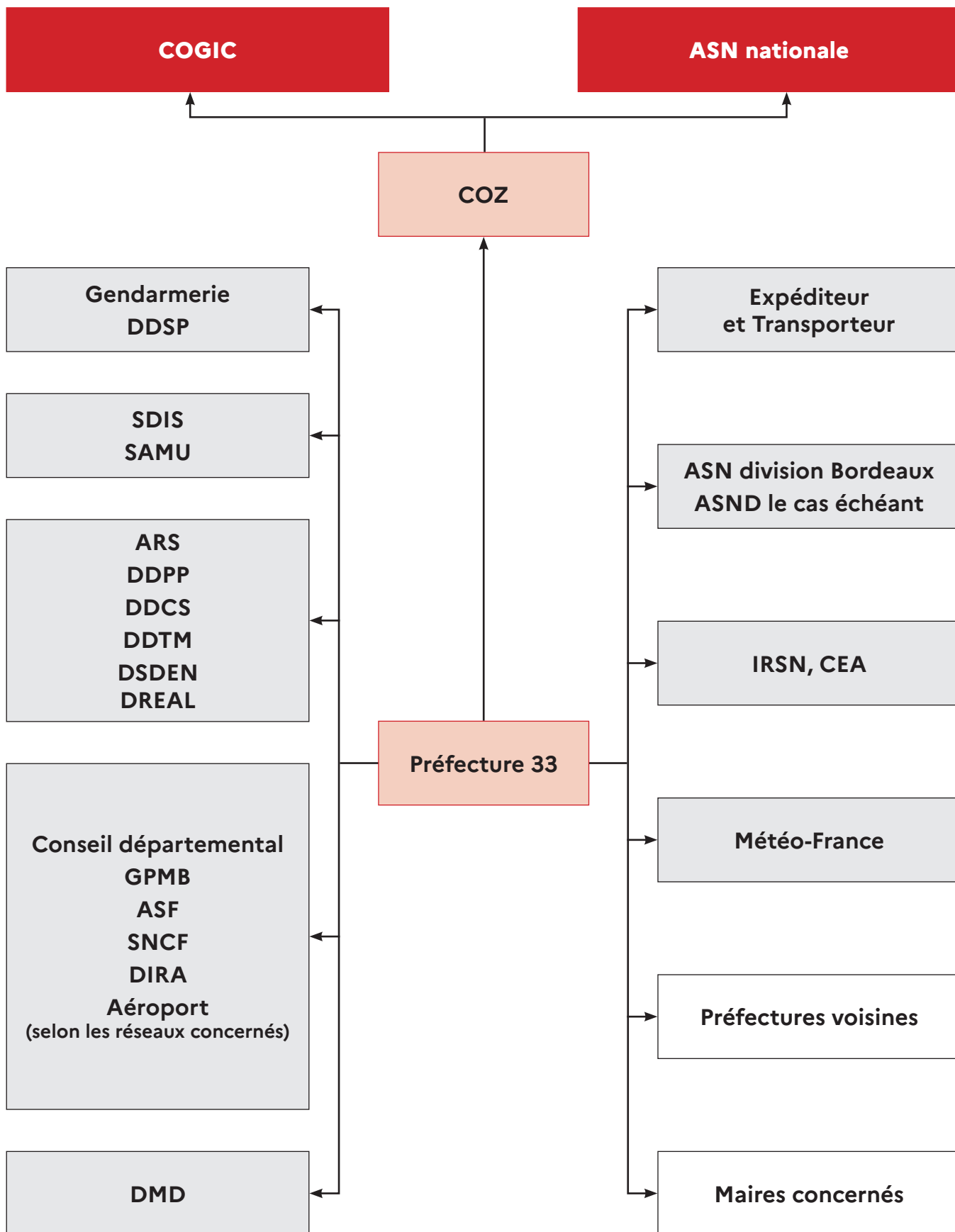
L'officier de la CMIR entre en contact directement avec le permanent de l'IRSN et lui remonte les informations.

3.2 – Transport défense



Ce schéma de déclenchement de l'alerte spécifique à la GSAN s'ajoute au schéma de l'alerte des autorités civiles. Il ne fait pas obstacle à d'autres modalités d'informations spécifiques défense.

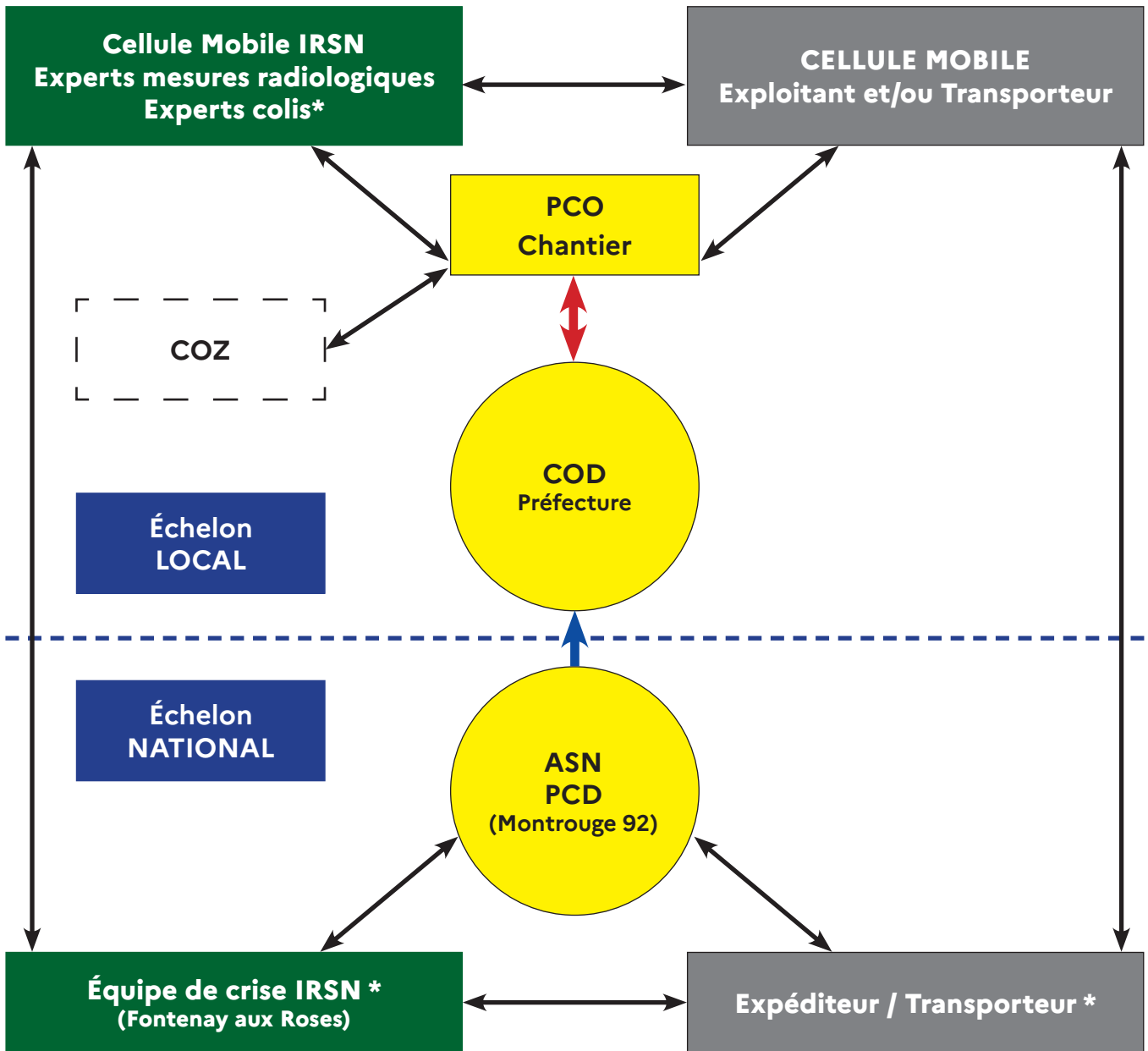
3.3 – L’alerte des acteurs par la préfecture



ORGANISATION DE CRISE NATIONALE POUR L'ASN

L'organisation de crise s'articule entre les échelons national et local et selon la nature du TMR (civil ou militaire).

4.1 – Transport civil



Légende :

* - Connaissance des matières, des colis, des moyens de transport et des risques
 - Expertise technique

PC DIRECTION : décision

IRSN

CEA

Expéditeur/Transporteur

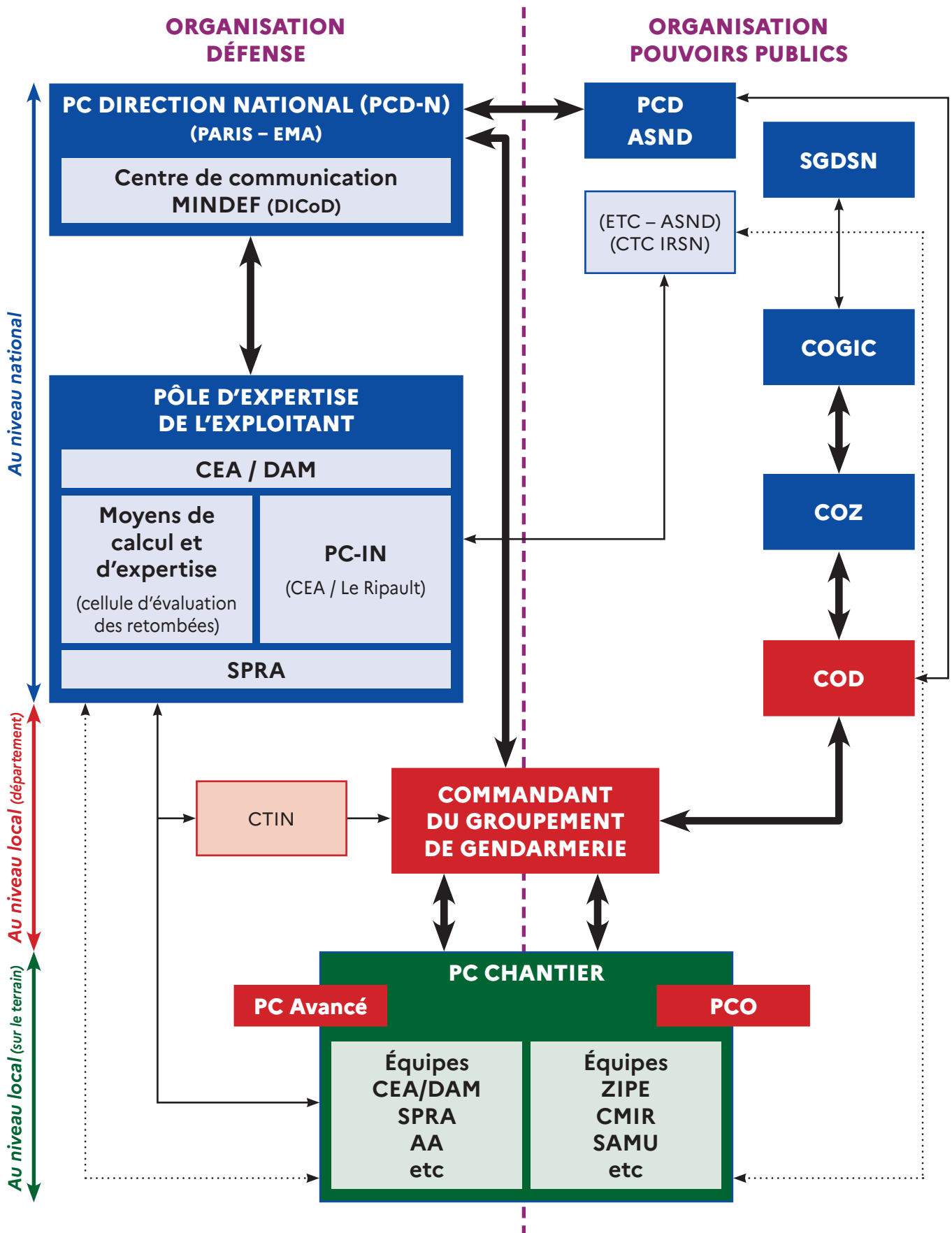
Liaison conseil

Liaison hiérarchique

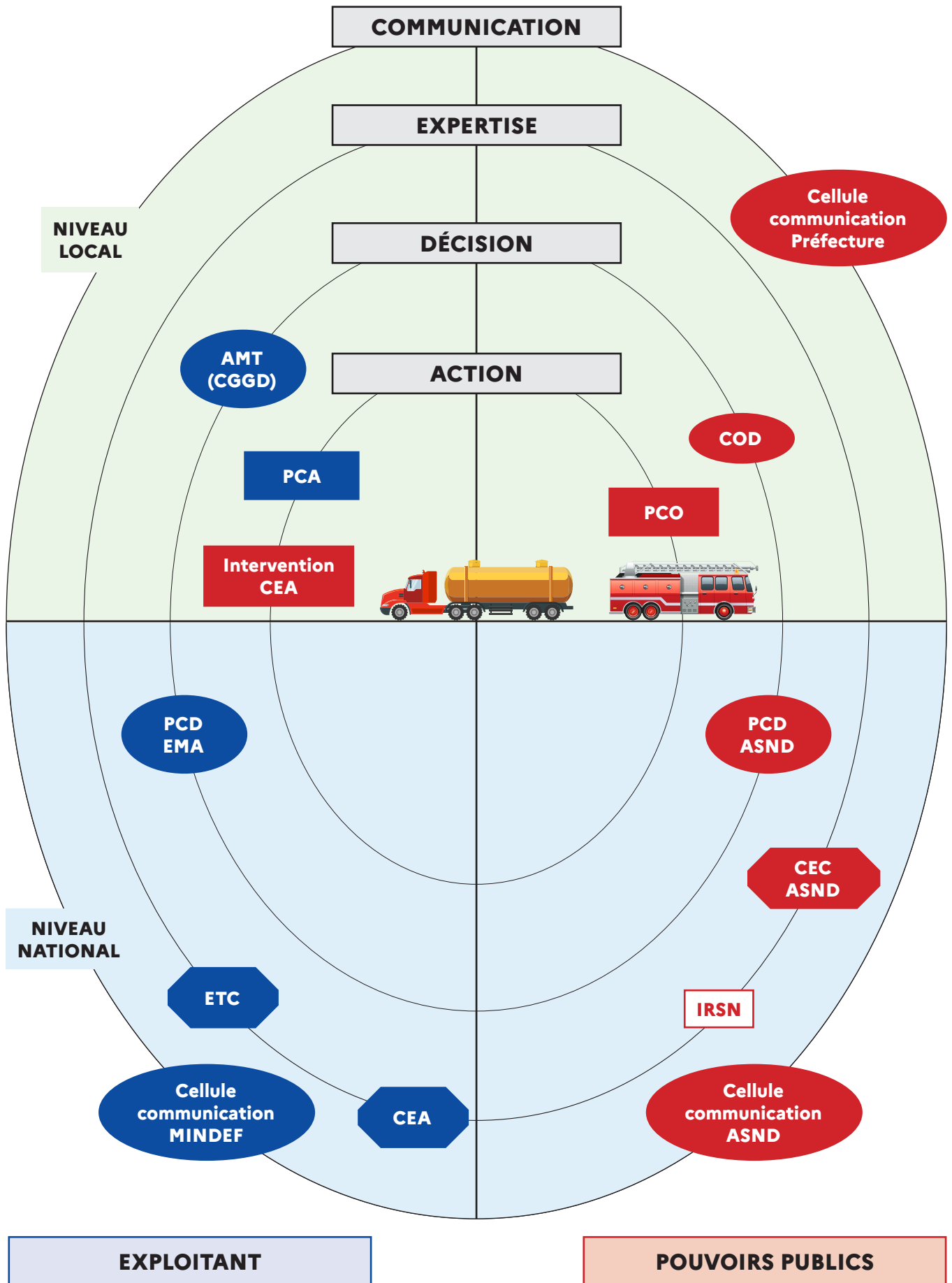
Nota :

Le COGIC est chargé d'informer le SGDN lorsqu'il y a activation du dispositif ORSEC – TMR.

4.2 – Transport Défense

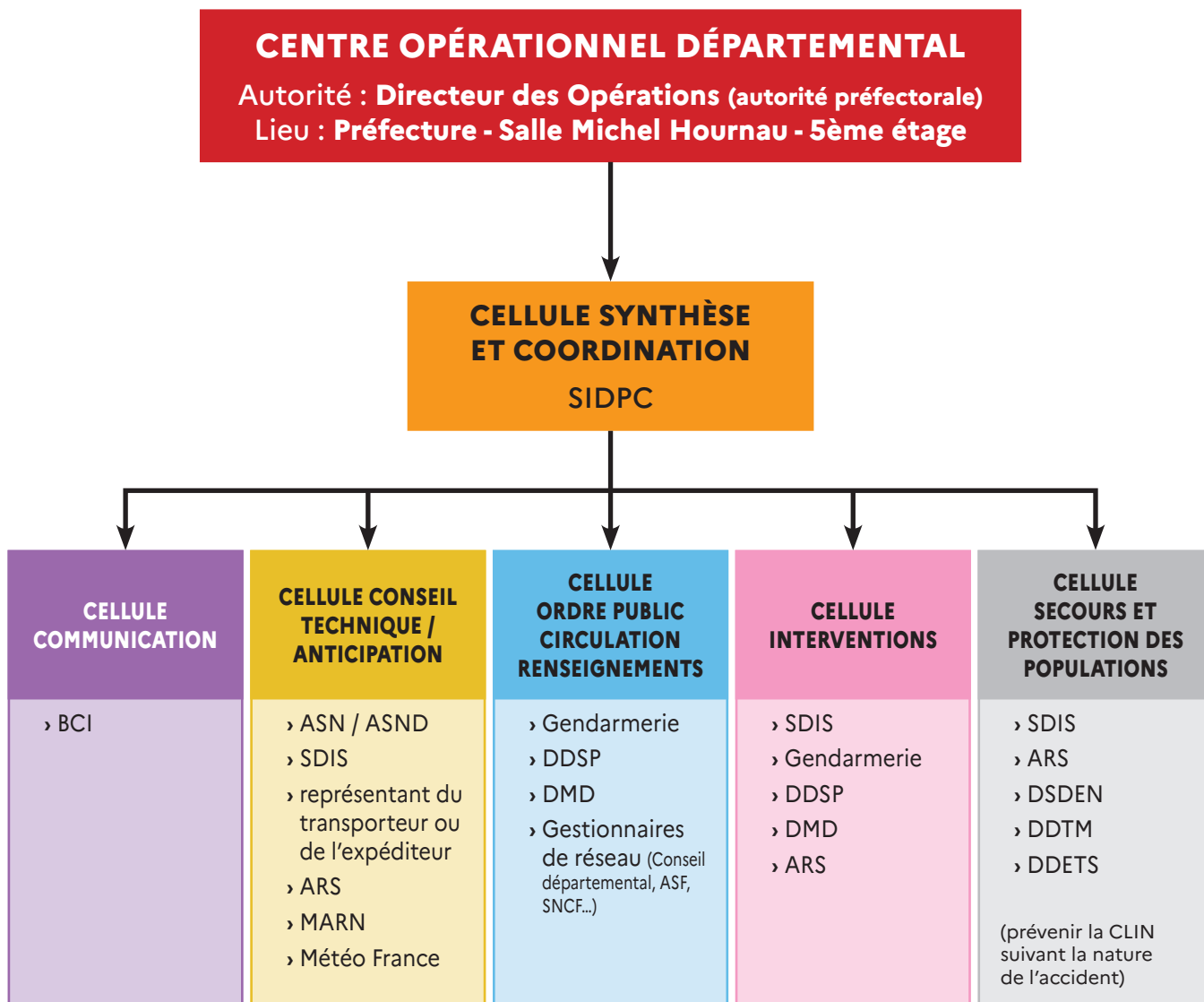


- ↔ Liaisons de commandement et de direction
- ↔ Liaisons d'information, de coordination et de conseils
- ⋯ Transferts d'informations à caractère technique



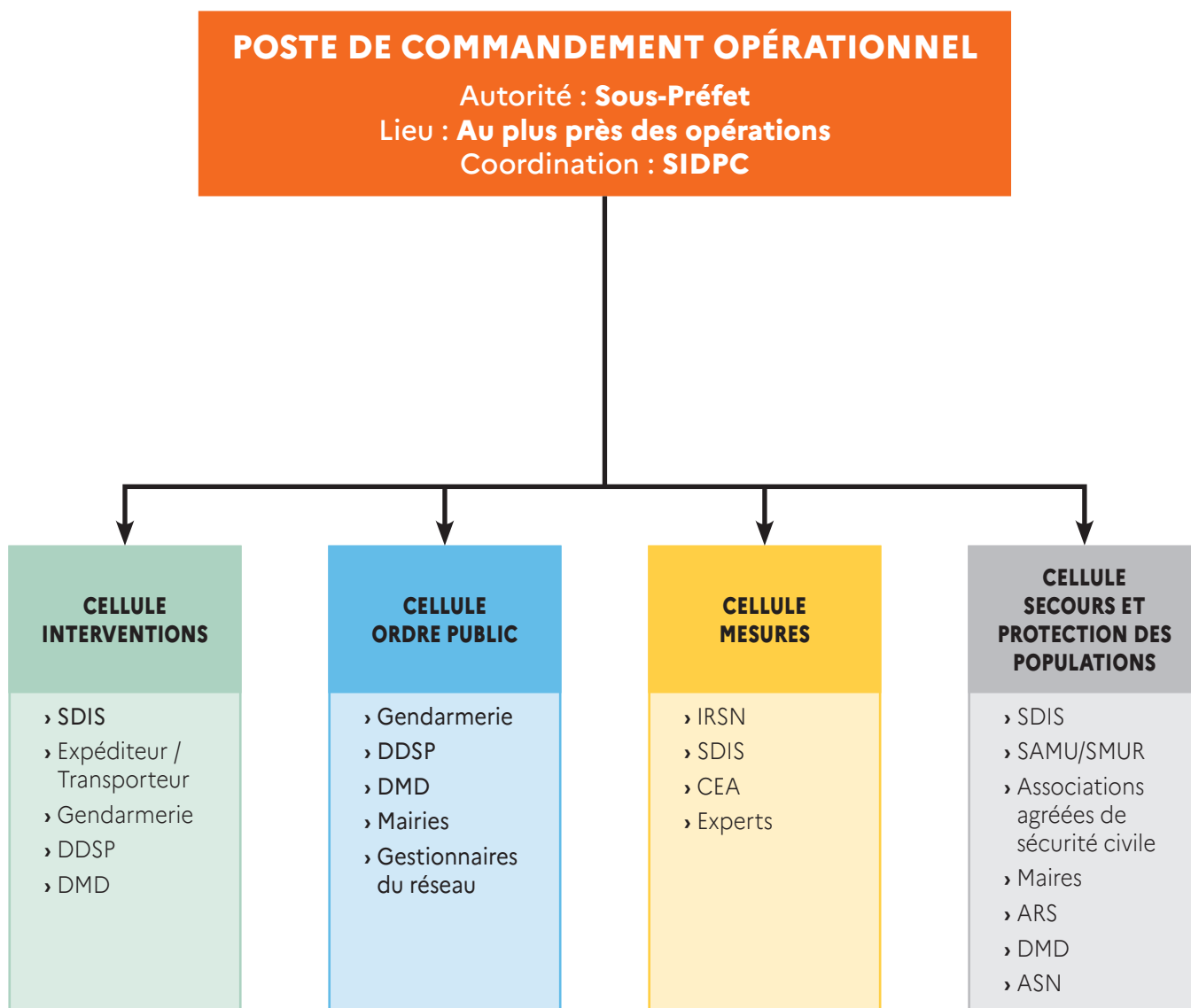
ORGANISATION DE CRISE LOCALE

5.1 – Centre Opérationnel Départemental (COD)



Toutefois, afin de conserver une certaine souplesse dans sa mise en œuvre et sa montée en puissance, cette organisation est ADAPTABLE.

5.2 – Poste de Commandement Opérationnel (PCO)



5.3 – Le Poste chantier

(Ensemble des cellules qui oeuvrent sur le lieu même de l'accident)

Les opérations réalisées sur le terrain sont organisées sous forme de chantiers, placés sous l'autorité du COS.

Dans le cas des transports défense, le ministère de la défense met en place un poste de contrôle avancé (PCA), au plus près de l'accident en zone sécurisée. Le PCA, organisé et coordonné par l'autorité militaire territoriale, accueille les moyens du ministère de la défense et de ses appuis (CEA/DAM).

LES FICHES MISSIONS

1 – SIDPC	39
2 – BCI	39
3 – Maire	39
4 – ASN	40
5 – IRSN	41
6 – SDIS	41
7 – SAMU	42
8 – ARS	42
9 – Gendarmerie / police	43
10 – DREAL	43
11 – DDTM	43
12 – Météo-France	44
13 – Conseil départemental	44
14 – Service en charge du réseau routier impacté	45
15 – Bordeaux-Métropole	45
16 – Appui technique route-BSR/Otsr	46

1 – SIDPC

Service interministériel de défense et de protection civile

- procéder à l'alerte des services et des autorités ;
- ordonner l'alerte des populations par tous moyens ;
- activer et animer le COD et le PCO en lien avec les services ;
- tenir les mains courantes partagées au COD et au PCO ;
- remonter l'information aux instances zonales et nationales ;
- coordonner l'action publique avec l'ensemble des moyens humains et matériels publics ou privés.

2 – BCI

Bureau communication interministériel (BCI)

- organiser la communication ;
- élaborer des points de situation à l'intention des médias ;
- tenir la main courante des contacts presse et conserver chronologiquement tous les communiqués ;
- répondre aux sollicitations des médias.

3 – Maire

Maire

- envoyer un représentant au PCO ;
- activer le PCS (si il existe) pour notamment participer :
 - › aux mesures de protection éventuelle des populations exposées ainsi qu'à l'évacuation et à la fermeture des installations publiques communales (écoles, garderies, crèches, salles de sport,...) ;
 - › à l'alerte et à l'information de la population communale après validation par l'autorité préfectorale ;
 - › à la prise en charge et à l'hébergement des rescapés et des personnes déplacées ou évacuées ;
 - › à la mise en place d'une chapelle ardente et d'un dépôt mortuaire s'il y a lieu.

4 – ASN

Autorité de sûreté nucléaire division de Bordeaux (ASN)

Rôle de l'agent au COD :

- assure le relais entre le PCD de l'ASN ;
- appui l'autorité préfectorale en termes techniques et de communication ;
- relais des demandes de la préfecture auprès de l'ASN ;
- information de l'ASN des mesures décidées par l'autorité préfectorale et de l'évolution de leur réalisation sur le terrain ;

À ce titre, les principales actions mises en œuvre sont les suivantes :

- se tenir informé auprès du PCD de l'ASN de l'évolution et de l'analyse de la situation accidentelle ainsi que des conseils à donner la préfète ;
- relayer auprès de l'autorité préfectorale les positions prises par le PCD de l'ASN ;
- apporter un appui technique à l'autorité préfectorale (connaissance de la réglementation transport et des principes de la radioprotection) pour comprendre la nature de l'accident, son évolution possible et ses conséquences immédiates ou à venir en se basant sur l'appréciation de l'ASN. Cet appui doit aider la préfète dans la compréhension des contre-mesures conseillées par l'ASN et dans ses actions de communication ;
 - tenir informé le PCD de l'ASN des décisions prises sur le plan local, en particulier en matière de protection des populations et des actions de communication locales (communiqués de presse, conférences de presse, ...) ;
- faire remonter vers le PCD de l'ASN les faits essentiels concernant l'action du COD, notamment les actions de protection effectives, ainsi que les questions se posant localement auxquelles l'ASN peut répondre ;
- se tenir informé des communiqués de presse ;
 - rester en contact également avec l'inspecteur de l'ASN sur le lieu de l'accident (PCO) ;
- contribuer aux actions de communication de la préfète, à la demande de celui-ci ;
- assurer un contact avec le représentant de l'ARS au COD ;
- tenir le délégué territorial informé.

Rôle de l'agent au PCO :

- constitution de la liaison permanente de l'ASN au PCO ;
- transmission des informations sur l'évènement au PCD de l'ASN ;
- être le porte-parole éventuel de l'ASN.

À ce titre, les principales actions mises en œuvre sont les suivantes :

- à la demande de l'ASN, collecter, de préférence sur le lieu de l'accident, les informations disponibles sur l'accident, sur la base du questionnaire figurant dans le guide d'intervention en cas d'incident / accident TSR ;
- à la demande de l'ASN, lui transmettre les informations opérationnelles figurant sur la fiche de renseignement d'incident / accident TSR du guide d'intervention en cas d'incident / accident TSR – se rendre, si nécessaire et si possible, sur le lieu même de l'accident ;
- aider l'ASN à s'assurer des actions menées par l'expéditeur et le transporteur du colis impliqué, en répondant à ses demandes ;
- assurer un contact avec le PCD de l'ASN et avec le représentant de l'Autorité de sûreté nucléaire au COD de la préfecture, pour :
 - › faire part des observations nécessaires,
 - › prendre connaissance des positions de l'ASN et de la préfecture (notamment, des décisions retenues),
 - › apporter les explications complémentaires et aider à la bonne compréhension de l'accident.

5 – IRSN

Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN)

- assurer une permanence 24h/24h et participe au dispositif de veille et d'alerte ainsi qu'à l'organisation nationale de crise ;
- activer son centre technique de crise mobilisable à chaque instant (24h/24h) ;
- envoyer des moyens complémentaires d'intervention pour réaliser des analyses et des contrôles radiologiques sur le terrain (véhicules : laboratoire environnement et d'intervention d'urgence), du type shelter aérotransportables de prélèvements anthropogammamétrie, d'analyses pour l'Homme (basés en région parisienne) ;
- assurer une mission de coordination technique entre les différents acteurs des mesures à réaliser sur le terrain ;
- proposer des mesures techniques, sanitaires et médicales permettant d'assurer la protection de la population et de l'environnement et à établir la sécurité des installations ;
- participer dans le périmètre de ses missions à l'information des populations par communication sur son site internet et par la presse.

6 – SDIS

Service départemental d'incendie et de secours (SDIS)

- alerter et informer les autorités compétentes, à savoir : Préfecture, mairie, gendarmerie ou police (suivant les zones de compétences), SAMU si présence de victime ASN régionale et/ou nationale, IRSN ;
- participer au grément des différents PC (PC Chantier, COD et/ou PCO) ainsi qu'à l'intervention sur les lieux de l'accident ;
- sur le chantier, participer :
 - › au secours d'urgence (secours des blessés et extinction du sinistre s'il y a lieu) ;
 - › à l'évacuation et mise à l'abri des populations concernées ;
 - › aux mesures de la radioactivité environnementale ;
 - › à la détection de contamination radioactive externe sur les victimes et les intervenants.
- met en oeuvre les décisions du DOS pour ce qui le concerne ;
- au COD, engager :
 - › un officier spécialisé en risques radiologiques au sein de la cellule « conseil technique » ;
 - › un officier au sein de la cellule « intervention » ;
 - › un officier au sein de la cellule « secours et protection des populations » (si celle-ci est créée).
- au PCO, engager :
 - › un officier au sein de la cellule « intervention » ;
 - › un officier au sein de la cellule « secours et protection des populations » ;
 - › un officier spécialisé en risque radiologique au sein de la cellule « mesure anticipation ».
- au PC Chantier, le SDIS engage un officier spécialisé en risque radiologique (chef de CMIR) pour faire réaliser les mesures de la radioactivité au sein de la cellule « mesure action » ;
- assurer la coordination opérationnelle des secours et mettre en oeuvre un moyen mobile de commandement et transmission.

7 – SAMU

Service d'aide médicale d'urgence (SAMU)

- mettre en alerte la mission NRBCe/SSE de l'ESR du CHU de Bordeaux ;
- déclencher l'annexe NR du plan blanc (si besoin) ;
- activer la cellule de crise hospitalière (CCH) de l'établissement et y participer ;
- envoyer un représentant SAMU au COD ;
- faire remonter les informations de terrain par les équipes SMUR ;
- mettre en alerte le pharmacien de l'ESR pour mobilisation d'antidotes ;
- s'assurer de la bonne protection des équipes (EPI adapté) ;
- activer le secteur dédié pour recevoir les urgences absolues (UA) ;
- mettre en alerte les services de médecine nucléaire du CHU ;
- activer l'unité de décontamination hospitalière (UDH) de l'établissement.

8 – ARS

Agence régionale de santé (ARS)

- Transmet la pré-alerte / alerte aux établissements de santé et médico-sociaux, aux responsables de la distribution d'eau potable et aux gestionnaires de baignades potentiellement impactés ;
- exploite la liste des victimes / impliqués, sur appui de SINUS, et en lien avec le SAMU ;
- recense les capacités d'accueil ;
- propose l'activation du plan départemental de mobilisation ;
- met à disposition la liste des moyens de transports sanitaires ;
- recueille tous les éléments concernant les produits dangereux ;
- en cas de suspicion de pollution, dirige les opérations de prélèvements et d'analyse de l'eau ;
- prend part à l'élaboration des communiqués de presse.

9 – Gendarmerie / Police

Gendarmerie / Police

- assure l'ordre public ;
- réalise le bouclage des zones à accès réglementé ;
- prend contact avec les services municipaux pour leur apporter un appui pour le balisage et mise en place de la signalisation ;
- participe à la mise en oeuvre des mesures de protection décidées par la préfète ;
- si nécessaire, canalise les itinéraires d'évacuation de population ;
- renseigne les autorités ;
- procède aux constatations (enquête judiciaire).

Dans le cadre d'un accident d'un transport militaire sur la voie publique le commandant de groupement de gendarmerie départementale assure la fonction d'autorité militaire territoriale. À ce titre, il est l'interlocuteur des représentants locaux des pouvoirs publics pour toute question relative à la sécurité nucléaire.

L'Hôtel de police de Bordeaux dispose de tenues NRBC afin d'intervenir conjointement avec le SDIS. Il est nécessaire de prendre en compte le temps d'habillage des patrouilles en tenue NRBC : 25-30 min.

10 – DREAL

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL)

- apporter un appui sur la réglementation des transports publics de marchandises : contrôle de l'application de la réglementation sociale européenne et de la réglementation technique applicable aux véhicules ;
- participer à l'identification du transporteur public routier (accès au registre régional Aquitaine, possibilité de faire faire des recherches sur la base de données nationale GRECO).

11 – DDTM

Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM)

- identifie les entreprises de travaux publics et de transports nécessaires à la résolution de l'événement et propose au DOS les ordres de réquisition éventuels ;
- élabore si besoin un arrêté de restriction ou d'interdiction de la navigation sur les espaces navigables de la Gironde concernés (fleuve, rivière, lac...) en lien avec les gestionnaires identifiés (EDIDOR, VNF, capitainerie de Grand Port Maritime de Bordeaux,...) en l'adaptant selon le secteur à la réglementation de police de la navigation en vigueur (maritime et/ou fluvial) (*voir annexe un exemple d'arrêté d'interdiction de la navigation concernant l'estuaire exclusivement*) ;
- en appui à la DREAL, si besoin, assure le rôle de police des cours d'eau en cas de pollution des eaux intérieures, en liaison avec l'Office Français de la Biodiversité (OFB) ;
- élabore si besoin, un arrêté d'interdiction de la pêche, de la chasse et de la destruction par les particuliers des espèces de gibiers classées nuisibles dans la zone placée sous contrôle.

12 – Météo-France

Météo-France

- fournit une analyses rapide des conditions météorologiques observées et prévues dans les 3 prochaines heures sur le lieu de l'accident ;
- établit des bulletins de prévisions réguliers (toutes les 3 heures) jusqu'à la fin de l'alerte ;
- si nécessaire et en disposant de données relatives au rejet, met à disposition dans un délai d'environ 2 heures les résultats expertisés d'un modèle de dispersion de polluants.

13 – Conseil départemental

Services concernés en charge des routes : conseil départemental

En COD :

- participe à la gestion de la circulation ;
- contribue à l'élaboration et à la diffusion des arrêtés d'interdiction de circulation de leur compétence.

Sur le terrain :

- participe à la gestion de la circulation (mise en place des déviations...) .

Astreinte :

- En préparation de la phase post-accidentelle, l'astreinte N2 prévoit l'alerte du DGA d'astreinte dès que la Direction des Infrastructures a connaissance d'un accident impliquant un transport de matières dangereuses, pollution accidentelle etc...

Post-accidentel

- mettent en œuvre si nécessaire les interdictions de circulation dans certaines zones ;
- informent les usagers des mesures d'interdiction de circulation dans les zones concernées.

14 – Service en charge du réseau routier impacté

Services en charge du réseau routier impacté
DIR Atlantique (Rocade-A63-A62-RN89-RN10- A660/RN250)
DIR Sud-ouest (RN524),
ASF - Vinci Autoroutes (A10-A62-A89),
Atlandes (A63) ,
A'lienor A65

- mettent en place la signalisation nécessaire aux déviation et périmètre de sécurité en lien avec les forces de l'ordre ;
- contact le dépanneurs agréé et autres moyens lourds disponibles adaptés à la situation (moyens de levage, nettoyage...);
- diffuse l'information sur PMV , site/abonnés Bison Futé, radio 107.7 ;
- remonte l'information au COD, en lien avec l'appui technique route BSR ;
- remonte l'information à la cellule routière zonale.

15 – Bordeaux-Métropole

Services concernés en charge des routes :
Bordeaux Métropole (28 communes)

- met en place la signalisation nécessaire ainsi que les dispositifs de fermeture et déviation de voies ;
- communique les impacts en matière de circulation auprès des usagers de la route (PMV, réseaux sociaux, site internet...);
- prend toutes les dispositions pour s'assurer de la disponibilité de moyens de transports collectifs ;
- fournit sur demande exprès du COD les moyens lourds de génie civil et de levage ;
- met à disposition sur demande de l'autorité préfectorale un représentant au COD ;
- appui au besoin la ou les communes concernées dans le cadre des opérations de prise en charge ou de mise à l'abri des personnes déplacées ou évacuées.

16 – Appui technique route-BSR/Otsr

Services en charge des routes : Appui technique route - BSR/Otsr

- participe au COD en cas de besoin ;
- assure le lien et la coordination des mesures avec l'ensemble des gestionnaires routiers concernés et les forces de l'ordre ;
- assure si besoin la coordination avec l'appui technique du département voisin ;
- produit les éléments de communication spécifiques aux mesures routes, pour le BCI ;
- assure la remontée d'information à la cellule routière zonale (CRZ / COZ) en fonction de l'impact zonal des mesures sur les autoroutes du département ;
- propose des mesures d'information ou de délestage en protection de la zone.



ANNEXES

ANNEXE 1 : LES CODES ONU

Extraits de la liste des marchandises dangereuses, numéros ONU, désignation officielle de transport et description, et risques subsidiaires :

N° ONU	Désignation officielle de transport et description	Risques subsidiaires
2910	Matières radioactives, quantités limitées en colis exceptés	
2911	Matières radioactives, appareils ou objets en colis exceptés	
2909	Matières radioactives, objets manufacturés en uranium naturel ou en uranium appauvri ou en thorium naturel, comme colis exceptés	
2908	Matières radioactives, emballages vides comme colis exceptés	
2912	Matières radioactives de faible activité spécifique (Isa-i), non fissiles ou fissiles exceptées b	
3321	Matières radioactives de faible activité spécifique (Isa-ii), non fissiles ou fissiles exceptées b	
3322	Matières radioactives de faible activité spécifique (Isa-iii), non fissiles ou fissiles exceptées b	
2913	Matières radioactives, objets contaminés superficiellement (sco-i ou sco-ii), non fissiles ou fissiles exceptées b	
2915	Matières radioactives en colis du type A, qui ne sont pas sous forme spéciale, non fissiles ou fissiles exceptées b	
2916	matières radioactives en colis du type A sous forme spéciale, non fissiles ou fissiles exceptées b	
2917	matières radioactives en colis du type B(m), non fissiles ou fissiles exceptées b	
3323	matières radioactives en colis du type C, non fissiles ou fissiles exceptées b	
2919	matières radioactives transportées sous arrangement spécial, non fissiles ou fissiles exceptées b	
2978	Matières radioactives, hexafluorure d'uranium, non fissiles ou fissiles exceptées b	Corrosives (ONU classe 8)
3324	Matières radioactives de faible activité spécifique (Isa-ii), fissiles	
3325	Matières radioactives de faible activité spécifique (Isa-iii), fissiles	
3326	Matières radioactives, objets contaminés superficiellement (sco-i ou sco-ii), fissiles	
3327	Matières radioactives en colis du type A, fissiles qui ne sont pas sous forme spéciale	
3333	Matières radioactives en colis du type A, sous forme spéciale, fissiles	
3328	Matières radioactives en colis du type B(u), fissiles	
3329	Matières radioactives en colis du type B(m), fissiles	
3330	Matières radioactives en colis du type C, fissiles	
3331	Matières radioactives transportées, sous arrangement spécial, fissiles	
2977	Matières radioactives, hexafluorure d'uranium, fissiles C	Corrosives (ONU classe 8)

ANNEXE 3 : LE RÔLE DES ACTEURS

L'absence d'expertise circonstanciée et immédiatement disponible au niveau local et l'ampleur attendue d'une crise de gestion d'un accident de transport impliquant des matières radioactives imposent le recours à l'échelon central national. Le rôle de ces correspondants est différent selon que l'on se trouve en situation normale ou en situation de crise.

1 – Les intervenants du transport

Le propriétaire met à disposition de l'expéditeur un emballage, conforme au modèle de colis prévu pour le transport de la matière radioactive concernée, doté des agréments éventuellement nécessaires, et maintenu en bon état conformément aux prescriptions du modèle.

L'expéditeur conditionne la matière dans l'emballage conformément aux prescriptions du modèle de colis (emballage et contenu) et le cas échéant du modèle de matière sous forme spéciale. En attestant la conformité du colis, il engage sa responsabilité, en particulier sur le respect des critères réglementaires liés à la sûreté au cours du transport. L'expéditeur doit mettre à la disposition du préfet toutes les informations nécessaires à son action.

En cas de crise, l'expéditeur du transport visé par le déclenchement du plan TMR, au titre de ses obligations réglementaires, met en place une organisation de crise permettant à la Préfecture de le joindre 24h / 24h et de disposer des informations et des moyens afin d'éviter ou limiter les conséquences de l'événement.

Dans le cas d'un expéditeur étranger, l'autorité préfectorale cherchera à établir un contact avec l'agent qui représente l'expéditeur sur le sol français en utilisant les informations en possession de l'IRSN ou du COGIC ou du transporteur.

Ce dispositif repose sur les compétences de l'expéditeur et sur le fait qu'il dispose notamment :

- › de la connaissance du contexte et de la planification du transport ;
- › des attestations de conformité du ou des colis ;
- › de la connaissance du contenu radioactif exact du ou des colis ;
- › des consignes de sécurité transmises au transporteur.

Il peut, sur demande de la préfecture, mettre à disposition du PCO des moyens d'intervention, s'intégrant dans le dispositif existant (cellule «mesures»), capables notamment :

- › d'effectuer des mesures de radioactivité ou des contrôles des colis et de rapporter les résultats et constats effectués aux différents experts, services et organismes chargés de l'évaluation ;
- › de dégager, en concertation avec les différents experts, une première évaluation des conséquences radiologiques.

Un premier représentant de l'expéditeur peut être détaché à la préfecture pour assister l'autorité préfectorale et faciliter les relations avec l'expéditeur, et un deuxième peut être détaché au PCO.

Le commissionnaire de transport est chargé d'un transport mais le fait exécuter par un tiers. Il se porte garant de son sous-traitant et assume ainsi une responsabilité identique à celle de son sous-traitant, le transporteur. En fait, il assume une double responsabilité celle de transporteur et celle de commissionnaire.

Le transporteur fournit un moyen de transport maintenu en bon état, muni des équipements et autorisations nécessaires, procède à l'arrimage du colis et l'achemine jusqu'à destination.

Le transporteur a pour obligation, selon les exigences portées par l'arrêté TMD et les réglementations relatives aux autres modes de transport, de veiller à la sûreté en cours de transport, d'appliquer les consignes de sécurité prévues et de mettre en œuvre les mesures d'urgence prévues pour les situations d'accident de transport.

En plus des mesures prises par l'expéditeur, le transporteur est tenu de prévoir les actions de gestion d'un accident de transport, respectant les exigences imposées par l'arrêté ADR.

N.B : *En ce qui concerne les transports intéressant le Ministère de la Défense, l'unité de gendarmerie qui effectue l'escorte est reliée, non pas à l'échelon opérationnel de transport (EOT) de l'IRSN, mais au COG du département traversé et au PC de la gendarmerie de la sécurité des armements nucléaires (GSAN) situé à Taverny qui lui permet de réagir en cas d'accident.*

Par ailleurs, au sens de l'arrêté ADR :

- › le chef d'état-major des armées (CEMA) a les attributions «d'expéditeur» ; il est représenté, au sein du convoi, par un «officier convoyeur» ;
- › le chef d'état-major de l'armée de l'air (CEMAA) a, quels que soient les modes de transport utilisés (aériens ou terrestres), les attributions de «transporteur», qu'il assure au travers d'une unité spécialisée ;
- › le chef ou directeur d'établissement du site de départ a les attributions «d'emballeur» ;
- › le chef ou directeur d'établissement du site d'arrivée a les attributions de «destinataire».

En cas de crise, le transporteur, au titre de ses obligations réglementaires, fournit à la préfecture les moyens nécessaires pour faire face avec efficacité aux accidents de transport, notamment en apportant des compétences particulières dans le domaine des techniques de transport et de l'intervention sur un ensemble routier accidenté, et le cas échéant des moyens d'évaluation de l'état de l'emballage.

2 – Services et organismes déconcentrés de l'État (Département et Zone)

L'organisation locale est du même type que celle mise en place pour gérer les autres accidents importants (NOVI, ...)

3 – Le département

Lors d'un accident de transport de matières radioactives, l'autorité du département a la responsabilité de décider et de mettre en œuvre les mesures nécessaires pour assurer la protection de la population et des biens menacés par l'accident.

Elle est responsable de la coordination des moyens engagés, publics et privés, matériels et humains, et assure l'information des élus et des populations.

En situation accidentelle, l'autorité préfectorale, responsable de la mise en œuvre du plan TMR requiert les services des principaux organismes concernés par l'opération de transport (transporteur, expéditeur, et si besoin destinataire, propriétaire de l'emballage et propriétaire de la matière).

Dans ce cadre, **l'expéditeur, le commissionnaire des transports, le transporteur et le destinataire doivent mettre à la disposition de l'autorité préfectorale toutes les informations nécessaires à son action**, ainsi que tous les moyens et toutes les compétences, dont ils disposent, pour faciliter la gestion de la crise.

Le maire est l'interlocuteur privilégié de l'autorité préfectorale pour le contact avec les populations et l'organisation de leur protection.

4 – La zone de défense

La zone de défense coordonne la préparation et la mise en œuvre de l'ensemble des mesures non militaires du ressort de la zone, elle est le lieu privilégié de la coordination civilo-militaire. Le préfet de zone veille à la cohérence des plans civils de protection et des plans militaires de défense. Il dirige et contrôle l'action des préfets de région et de départements en la matière.

En fonction des mesures routières, le préfet de zone est susceptible de compléter les mesures départementales (déviation, périmètre de sécurité) par des mesures zonales types délestage / interdiction circulation et stockage des poids lourds.

5 – Services et organismes nationaux de l'État

L'ASN et l'ASND en situation de crise, ont pour mission de conseiller la préfète, quant aux actions de protection de population à décider sur la base des informations et de l'analyse fournies par leurs experts.

L'autorité préfectorale dispose également de l'appui de moyens nationaux spécialisés pour apporter leur concours en cas de besoin. Cette aide peut porter d'une part sur des moyens d'expertise et d'intervention et d'autre part sur des conseils et appuis techniques, mobilisables à toute heure rapidement autour de PC de gestion de crise.

Pour mémoire l'information des instances internationales est obligatoire dans certains cas de déclenchement du plan TMR, elle relève de la responsabilité du niveau national.

6 – Le SGDSN et le CICNR

Secrétariat Général de la Défense et de la Sécurité Nationale Comité Interministériel aux Crises Nucléaires ou Radiologiques

Dès qu'un événement justifie le déclenchement d'un plan TMR départemental, le SGDSN est informé sans délai ; il assure la synthèse de l'information destinée au Président de la République et au Premier Ministre.

Le Premier Ministre peut réunir un CICNR, chargé de lui proposer les mesures adaptées aux circonstances.

Le CICNR est composé des ministres chargés des affaires étrangères, de la défense, de l'environnement, de l'intérieur, de la santé, et des transports ou leurs représentants ainsi que le secrétaire général de la défense nationale qui en assure le secrétariat. D'autres administrations ainsi que les exploitants nucléaires concernés peuvent y être invités, en tant que de besoin. À la demande du Premier Ministre, le CICNR peut être réuni en formation restreinte.

7 – La DGSCGC

Direction générale de la sécurité civile et de la gestion de crise

Elle dispose d'une structure interministérielle, le **COGIC** (centre opérationnel de gestion interministérielle des crises), et d'une mission mobile, la **MARN** (mission nationale d'appui à la gestion du risque nucléaire) en appui de la préfète.

Le COGIC

Il assure, en veille permanente 24h/24, le suivi des opérations de secours et de protection des populations. Ses missions portent en particulier sur :

- › l'information du ministre de l'intérieur ;
- › la fourniture des informations nécessaires aux différents ministres pour l'exercice de leurs responsabilités ;
- › la mise à disposition des préfets des informations et moyens de renfort pour la conduite de leurs actions de protection des populations (experts, unités militaires d'intervention, avions, hélicoptères, etc...);
- › le regroupement, dans l'enceinte du centre de crise, des représentants de différents ministères et de grandes entreprises capables de fournir une expertise et des moyens diversifiés pour répondre aux sollicitations des acteurs de terrain à l'occasion d'une catastrophe de grande envergure.

La MARN

Elle constitue une mission d'appui et se positionne en tant que mission d'appui en situation de crise (MASC).

Elle a en particulier pour rôle de se tenir à disposition des préfets et de la direction de la défense et de la sécurité civiles, en cas d'incident ou d'accident nucléaire, sans toutefois se substituer aux experts et aux organes nationaux de conseil.

N.B. : En cas de déclenchement de plan TMR, tout ou partie de la MARN peut être demandée par l'autorité préfectorale comme moyen national, elle intervient à ce titre en tant que MASC (celle-ci peut comprendre en son sein, outre les personnels de la DGSCGC, tous les experts souhaitables).

8 – Les autorités chargées de la sûreté nucléaire et de la radioprotection

L'ASN

En cas d'accident de transport civil, l'ASN active, si nécessaire, son centre d'urgence et est l'autorité compétente en regard de la sûreté des colis impliqués dans un accident et propose des mesures de protection des populations à l'autorité préfectorale.

Le DSND

L'ASND est l'autorité de sûreté pour les installations et activités intéressant la défense, il est l'autorité compétente, au sens de la réglementation des transports de matières dangereuses, en ce qui concerne les transports de matières nucléaires intéressant la défense effectués sous la responsabilité du ministre de la défense ou du ministre chargé de l'industrie.

Au même titre que dans le cas d'un accident sur une INBS (installation nucléaire de base secrète) ou sur un SNM (système nucléaire militaire), elle active sa cellule de crise, elle est l'autorité compétente en regard de la sûreté des colis impliqués dans un accident et propose des mesures de protection des populations à l'autorité préfectorale.

L'IRSN

Le décret n°2016-283 du 10 mars 2016 confie à l'IRSN des missions d'expertise et de recherche dans les domaines suivants :

- › la sûreté nucléaire ;
- › la sûreté des transports de matières radioactives et fissiles ;
- › la protection de l'homme et de l'environnement contre les rayonnements ionisants ;
- › la protection et le contrôle des matières nucléaires ;
- › la protection des installations nucléaires et des transports de matières radioactives et fissiles contre les actes de malveillance.

Par ailleurs, conformément à l'arrêté du 18 août 2010 relatif à la protection et au contrôle des matières nucléaires en cours de transport, l'échelon opérationnel des transports (EOT) de l'IRSN assure le suivi des transports de certaines des matières nucléaires visées par les articles 1333-1 et sqq. du code de la défense et veille à la protection physique de ces matières en cours de transport. L'EOT agit pour le compte et sous la responsabilité du haut fonctionnaire de défense et de sécurité (HFDS) du Ministère de l'énergie. L'IRSN dispose de lignes d'alerte spécifiques et de personnels d'astreinte. Les moyens et l'expertise de l'IRSN peuvent ainsi être mobilisés rapidement vite en cas d'accident de transport.

Dans le domaine sanitaire lié aux TMR, l'IRSN remplit les mêmes rôles et les mêmes fonctions que pour tout type d'accident à caractère radiologique.

L'IRSN, pour assurer ses missions en temps de crise :

- › **active son centre technique de crise (CTC),**
- › **met en place au PCO et/ou au chantier une équipe mobile** comprenant des experts en radioprotection et en sûreté des transports. L'équipe mobile assure, au sein de la cellule «mesures» la gestion des mesures radiologiques et des prélèvements sur le terrain, et examine au niveau du chantier l'état des colis impliqués dans l'accident.

D'une manière générale, cette équipe mobile n'a pas pour vocation de conseiller l'autorité préfectorale sur les dispositions à mettre en œuvre pour limiter les conséquences de l'accident et assurer la protection des populations et des intervenants, ce qui est le rôle de l'ASN ou de l'ASND.

Elle est un vecteur de transmission et d'information vers le CTC qui conduit ses expertises techniques et sanitaires au profit de l'autorité concernée, en liaison avec l'organisation mise en place par le responsable du transport, en utilisant toutes les informations disponibles en particulier celles obtenues par cette équipe mobile ou transmise par les sapeurs-pompiers du PCO avant l'arrivée de cette dernière.

Le CTC national de l'IRSN conseille les autorités de sûreté nucléaire sur les mesures à adopter pour assurer la protection des populations et des intervenants.

9 – Le ministre des Armées

Le ministre de la défense assure les responsabilités d'expéditeur, de transporteur, voire de destinataire pour tout TMR qu'il réalise pour son compte, et il en assume les obligations associées. L'ASND contrôle l'application des mesures de sûreté nucléaire.

La gendarmerie de la sécurité des armements nucléaires (GSAN) escortant les transports assure la protection physique du convoi et son suivi permanent.

10 – Le Haut Fonctionnaire de Défense et de Sécurité du ministère de la Transition Énergétique

Le haut fonctionnaire de défense et de sécurité a la responsabilité du contrôle de la protection physique des transports de matières nucléaires. Il s'appuie sur les moyens de l'EOT pour délivrer les autorisations nécessaires pour ces expéditions et suivre le déroulement du transport.

À ce titre, l'EOT de l'IRSN détient une base de données sur les principaux transporteurs et sur la nature des colis transportés à laquelle la préfète peut recourir en cas d'accident.

11 – La direction générale de la police nationale (DGPN)

Les services interviennent à plusieurs niveaux :

- › en application des articles L1333-1 du code de la défense sur la protection et le contrôle des matières nucléaires et sur saisine des services du haut fonctionnaire de défense et de sécurité du ministère chargé de l'énergie, la DGPN émet un avis relatif à la demande d'autorisation formulée par une société pour exercer sur le territoire français, l'activité de transport des matières nucléaires de catégorie III et de combustibles irradiés ;
- › concernant les transports, les services de la police nationale recueillent et centralisent tout type de renseignements inhérents à ce type de transport et concourent, avec les autres services de sécurité à la protection physique des transports de matières nucléaires.

12 – La direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN)

En application de l'arrêté relative aux transports des moyens nécessaires à la mise en œuvre de la politique de la dissuasion, la gendarmerie nationale concourt par le renseignement à la sécurité des convois. Elle est également chargée de mettre en œuvre les moyens lui permettant :

- › d'assurer la couverture radioélectrique du transport ;
- › d'intervenir en cas d'incident ou d'accident.

La gendarmerie nationale est essentiellement concernée par les accidents survenant au cours d'un transport d'éléments d'armes nucléaires. Dans un tel cas, les responsabilités d'autorité militaire territoriale (au sens de l'arrêté «exploitant» du 27 novembre 2003) sont exercées par le commandant de groupement de gendarmerie départementale territorialement compétent dès qu'il est présent sur les lieux ou représenté par un officier relevant de son commandement. À ce titre, le commandant de groupement de gendarmerie départementale reste responsable, dans l'aire nucléaire, des mesures à prendre concernant :

- › la préservation du secret ;
- › la localisation et la récupération des débris ;
- › la sécurité immédiate face aux dangers spécifiques.

La gendarmerie participe à la protection des transports routiers de matières nucléaires de catégorie 1 effectués sous le contrôle du ministère chargé de l'industrie en :

- › mettant en œuvre des escortes ;
- › coordonnant l'action de ces escortes avec celle des formations territoriales de la gendarmerie situées sur les itinéraires empruntés ou à proximité ;
- › participant au déclenchement de l'alerte et aux opérations de recherche en cas de perte ou de détournement au cours des transports.

ANNEXE 4 : LES MOYENS SPÉCIFIQUES DU SDIS

Le service départemental d'incendie et de secours de la Gironde dispose des moyens spécifiques suivants :

- › 1 CMIR : 1 équipe intervention + 2 équipes de reconnaissance ;
- › 1 véhicule léger de détection ;
- › 1 portique de détection pour la population.



Portique de détection



1 – Arrêté préfectoral portant interdiction totale exceptionnelle de la navigation



**PRÉFET
DE LA GIRONDE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction départementale des territoires
et de la mer de la Gironde

Arrêté du [...]

portant interdiction totale exceptionnelle de la navigation

sur **[les eaux maritimes de l'estuaire de la Gironde, et/ou la Garonne et/ou de la rivière Dordogne (à préciser)]**

compte tenu de la situation d'urgence suite à [...]

Le Préfet ou La Préfète de la Gironde ou de zone

VU le code des transports, notamment ses articles-L5331-2, L5331-7, L5331-8, L5331-10, et R5333-1 à R5333-28 constituant le règlement général de police des ports maritimes, et ses articles L4241-1 et R4241-1 et suivants, constituant le Règlement général de police de la navigation intérieure ;

VU l'arrêté inter-préfectoral du 7 décembre 2015, portant règlement particulier de police de la navigation dans les eaux maritimes de l'estuaire de la Gironde, de la Garonne, et de la Dordogne modifié par l'arrêté inter-préfectoral du 09 août 2016 et 21 juillet 2017 ;

[visa Préfet : voir répertoire « arrêté nomination préfet » copié/collé texte « Visa_ préfet_pour_rédaction_arrêté.odt »]

VU le décret du [...], portant nomination de [...], préf(è)t(e) de la région Nouvelle-Aquitaine, préf(è)t(e) de la zone de défense et de sécurité Sud-Ouest, préf(è)t(e) de la Gironde.

CONSIDERANT la nécessité d'interdire la navigation en raison de la situation d'urgence suite à [...];

CONSIDERANT la nécessité de préserver la sécurité des personnes et des biens dans la zone confinée / interdite [...];

ARRÊTE

Article premier : la navigation de tout navire et engin flottant est interdite de **[jour/mois/année/heure]** heures à **[jour/mois/année/heure]** heures inclus, dans **[les eaux maritimes de l'estuaire de la Gironde, et/ou la Garonne et/ou de la rivière Dordogne (à préciser)]** et **[à définir suivant l'événement]**.

Un plan de la zone d'interdiction de la navigation figure en annexe du présent arrêté. **(si possible)**

2, esplanade Charles de Gaulle
CS41397
33077 Bordeaux Cedex
Téléphone : 05 56 90 60 60
Télécopie : 05 56 90 60 15
Mél: prenom.nom@gironde.gouv.fr
www.gironde.gouv.fr

Article 2 : l'interdiction énoncée au paragraphe précédent ne s'applique pas aux navires et engins flottants des services de secours ou de police en opérations et à tout navire mobilisé officiellement par les autorités aux fins d'apporter son concours.

Tout navire venant à se trouver dans la zone d'interdiction à la navigation est enjoint à rallier au plus rapide un port ou toute zone de mouillage permettant au commandant de bord et à ses passagers de s'extraire de ces lieux.

Article 3 : toute infraction au présent arrêté ainsi qu'aux décisions prises pour son application expose son auteur aux poursuites, peines ou sanctions administratives prévues par l'article R4274-22 du code des transports, par l'article R610-5 du code pénal et par et l'article 6 du décret n°2007-1167 du 2 août 2007 relatif au permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur.

Article 4 : le présent arrêté est susceptible, dans un délai de 2 mois à compter de sa notification ou de sa publication de faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent. Le tribunal administratif peut-être saisi par requête adressée par lettre recommandée avec accusé de réception ou de manière dématérialisée via l'application « Télérecours citoyen » accessible sur le site www.telerecours.fr.

Article 5 : le Directeur départemental des territoires et de la mer de la Gironde, et le Président du Directoire du Grand port maritime de Bordeaux, le Directeur de l'Etablissement public EPIDOR (si concerné), le directeur de Voies navigables de France (VNF) (si concerné) sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté, qui sera affiché à la capitainerie du port et fera l'objet d'un avis aux navigateurs par les services du port.

Bordeaux, le

Le Préfet ou La Préfète

Diffusion pour ampliation :

- Préfecture de la Gironde - Cabinet
- Préfet délégué à la défense et à la sécurité de la zone sud-ouest
- DIRM SA
- GPM Bordeaux
- Mairie de Bordeaux
- COMAR Bordeaux
- Station de pilotage de la Gironde
- DDSP Gironde
- SDIS33
- VNF (si Garonne en amont de Bordeaux concernée)
- EPIDOR (si Dordogne en amont de Bourg-sur-Gironde concernée)

Pour information (à supprimer dans la rédaction de l'arrêté)

NB : si l'événement concerne l'aval de la limite transversale à la mer définie par les pointes de Grave et Suzac, l'arrêté doit être co-signé par le préfet maritime.

ANNEXE : (si possible)

2 – Arrêté préfectoral portant fermeture du réseau routier



**PRÉFET
DE LA GIRONDE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Cabinet du Préfet
Direction des sécurités
Bureau de la sécurité routière**

**Arrêté du XX
Réglementation temporaire de la circulation sur le réseau routier national
Coupure de l'autoroute AXX ou de la route nationale RNXX
entre les échangeurs n° XX et YY sens A vers B**

Le Préfet de la Gironde

VU le code de la Route, et notamment l'article R411-9 et R.411-18,

VU les arrêtés préfectoraux spécifiques portant réglementation de police des routes et autoroutes concernées,

VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes et les textes qui l'ont modifié ou complété,

VU le décret n°2010-146 du 16 février 2010 modifiant le décret 2004-374 du 29 avril 2004, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements,

VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I – huitième partie – signalisation temporaire), approuvée, par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992 et notamment son article 135,

VU l'arrêté préfectoral du 1 décembre 2008 portant institution du Plan de coupure des autoroutes non concédées et voies rapides nationales de la Gironde (A62, A63, A660, rocade A630 et RN230, RN89 et RN250),

VU l'arrêté préfectoral du 3 août 2011 qui complète le Plan de coupure des autoroutes non concédées et des voies rapides nationales de la Gironde par les mesures de coupure de la RN10 entre St André de Cubzac et la limite de la Gironde,

CONSIDÉRANT que la circulation est coupée au niveau d'un accident de la circulation survenu ce jour à hh/mm au niveau du PR XX+XXX de l'AXX ou de la RNXX , dans le sens A – B ,

CONSIDÉRANT qu'il importe d'assurer la sécurité des usagers, des services de secours et des forces de l'ordre, ainsi que celle des agents du gestionnaire de la route durant l'intervention sur l'accident de circulation,

SUR PROPOSITION de Monsieur Le Directeur de Cabinet du Préfet de la Gironde, *(ou de l'autorité de permanence préfecture)*

ARRÊTE

Article premier : Pendant toute la durée de l'intervention des secours, des forces de l'ordre et de l'exploitant sur l'accident de la circulation situé au niveau du PR XX+XXX dans le sens de circulation, la circulation sera réglementée le **JJ/MM/AA et jusqu'à la fin de l'événement routier** comme suit :

- Fermeture de l'AXX ou de la RNXX dans le sens A vers B au niveau de la sortie obligatoire n°XX de « nom »
- Déviation du trafic par les RDXX, RDYY... pour rejoindre de l'AXX ou de la RNXX à l'entrée n° YY de « nom »

Si les Poids lourds ne peuvent pas emprunter la déviation (notamment pour RN10, certains cas de A63) il faut préciser que cette déviation est uniquement pour les véhicules légers et que les poids lourds dont le PTAC>7,5t seront stationnés sur l'autoroute ou la RN en amont de l'accident et de la sortie obligatoire.

Article 2 : L'accès aux véhicules de secours sera maintenu. Le gestionnaire de la route se rapprochera des services de secours et des forces de l'ordre pour déterminer leurs modalités d'intervention.

Article 3 : Les prescriptions imposées par le présent arrêté seront indiquées aux usagers par une signalisation conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière approuvée par arrêté du 6 novembre 1992 modifié.

La mise en place, la maintenance et la dépose de la signalisation seront réalisées par le gestionnaire routier.

Les services de Police et Gendarmerie sont chargés de faire appliquer ces prescriptions.

Article 4 : Les services gestionnaires du réseau routier national, la DIR Atlantique et la société Vinci Autoroutes informeront en temps réel les usagers concernés via les panneaux à messages variables (PMV), les radios locales notamment Radio Vinci Autoroutes 107.7, et du site internet Bison Futé.

Article 5

- Monsieur le Directeur de Cabinet de la Préfète de la Gironde,
- Monsieur le Directeur Interdépartemental des routes Atlantique (à maintenir si DIRA concernée)
- Monsieur le Directeur Régional Exploitation ASF Ouest Atlantique (à maintenir si A10 concernée) ,
- Monsieur le Directeur Régional Exploitation ASF Aquitaine Midi-Pyrénées (si A89 ou A62 concernées ,
- Monsieur le Directeur de la société ATLANDES (si A63 concernée entre les Landes et éch 21 de Salles)
- Monsieur le Directeur de la société ALIENOR (si A65 concernée),
- Monsieur le Directeur Interdépartemental des routes Sud-Ouest (si RN524 concernée),
- Monsieur le Commandant de la Compagnie Républicaine de Sécurité Autoroutière Aquitaine,
- Monsieur Commandant de Groupement de Gendarmerie de la Gironde,
- Monsieur le Directeur Départemental de la Sécurité Publique de la Gironde,
- Monsieur le Président du Conseil Départemental de Gironde.

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui fera l'objet d'une large information des usagers par tous moyens disponibles (sites internet, réseaux sociaux, etc.), et dont une copie du présent arrêté sera adressée au directeur départemental des services d'incendie et de secours de la Gironde et à la cellule routière zonale de la zone Sud-Ouest (CRZ SO).

Le Préfet

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES ORSEC

« TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES »



Sommaire

GLOSSAIRE	66
PRÉSENTATION DU RISQUE	69
GÉNÉRALITÉS	71
1.1 – Réglementation	71
1.2 – Les matières dangereuses	71
1.3 – Les risques et dangers	71
1.4 – Définitions	71
1.5 – Les conséquences sur les personnes et sur les biens	72
IDENTIFICATION DES MATIÈRES DANGEREUSES	73
LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS	75
3.1 – Transport par la route :	75
3.2 – Transport par rail :	77
3.3 – Transport par canalisation :	77
3.4 – Transport par voie maritime et fluviale :	79
LES MOYENS DE CONSEIL, D'EXPERTISE ET D'INTERVENTION SPÉCIFIQUES	81
SDIS	83
TRANSAID	83
2.1 – Accès à la base de données nationale	85
2.2 – Le principe de gratuité ne s'applique pas à ce protocole	85
FERAID	86
CASU	87
Le CEDRE	87
LA RÉPONSE OPÉRATIONNELLE	89
ACTIVATION DU PLAN	91
1.1 – La communication	91
DÉROULÉ GLOBAL D'UNE INTERVENTION TMD	92
L'ALERTE	93
ORGANISATION D'UNE CRISE LOCALE	95
4.1 – Le COD	95
4.2 – Le PCO	96

LES FICHES MISSIONS	97
ANNEXES	107
ANNEXE 1 : Contacts gestionnaires réseau routier zone sud-ouest	109
ANNEXE 2 : Réseau ferré de fret	110
ANNEXE 3 : Transport par canalisation	111
ANNEXE 4 : Postes de chargement et déchargement maritime	112
ANNEXE 5 : Nouveau protocole TRANSAID	117
ANNEXE 6 : Demande d'intervention	126
ANNEXE 7 : Fiche reflexe TRANSAID	128
ANNEXE 8 : INERIS	130
ANNEXE 9 : Modèles d'arrêtés préfectoraux	133

Préambule

Le dispositif opérationnel spécifique «Transport de Matières Dangereuses» (TMD) a pour but d'organiser les secours et de coordonner l'action des différents services en cas d'incidents ou d'accidents survenus au cours d'opérations de transport de matières dangereuses qui pourraient engendrer des conséquences graves pour la population, les biens et l'environnement.

L'autorité préfectorale peut, en parallèle, mettre en oeuvre d'autres dispositions ORSEC telles que «NOMBREUSES VICTIMES», etc.

Le plan ORSEC-TMD a pour objectif d'apporter une réponse adaptée à une situation accidentelle grave pour laquelle des moyens importants sont nécessaires, en complément de ceux des gestionnaires habituels du lieu de l'accident : communes, gestionnaires ou exploitants des réseaux routiers, autoroutiers, voies ferrées, voies navigables.

Dans ce cas, l'autorité préfectorale prend en charge la gestion temporaire du secteur concerné afin d'assurer la bonne organisation des secours.

En lien avec les services de l'État, la prise en charge du retour à la normale peut être à la charge du transporteur, s'il maîtrise les procédures à mettre en oeuvre.

Ce document s'appuie sur le dossier départemental des risques majeurs «transport de matières dangereuses» de la Gironde, mis à jour en 2021.

Glossaire

ADR	Accord pour le Transport International de Marchandises Dangereuses par Route
ARS	Agence Régionale de la Santé
BCI	Bureau Communication Interministériel
CASU	Cellule d'Appui aux Situations D'urgence
CEDRE	Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentation
CCMP	Compagnie Commerciale Manutention Pétrolière
CGG	Commandement de Groupement de Gendarmerie
CMIC	Cellule Mobile d'Intervention Chimique
COD	Centre Opérationnel Départemental
CODIS	Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
CORG	Centre d'Opérations et de Renseignement de la Gendarmerie
COGIC	Centre Opérationnel de Gestion Interministérielle des Crises
COS	Commandant des Opérations de Secours
COZ	Centre Opérationnel de Zone
CFBP	Comité Français du Butane Propane
CTA	Centre de Traitement de l'Alerte
CRZ	Cellule Routière Zonale
DGSCGC	Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises
DDTM	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DDPP	Direction Départementale de la Protection des Populations
DDRM	Dossier Départemental des Risques Majeurs
DDSP	Direction Départementale de la Sécurité Publique
DO	Directeur des Opérations
DPA	Docks Pétroliers d'Ambès
DS	Dispositions Spécifiques
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DSDEN	Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale
EMHV	Ester Méthylique d'Huile Végétale
EPG	Entrepôt Pétrolier de Gironde
ETC	Expertise Technique de Crise
GPL	Gaz de Pétrole Liquéfié
GPMB	Grand Port Maritime de Bordeaux
GRT	Réseau de Transport de Gaz
IMDG	International Maritime Dangerous Goods
MASC	Mission d'Appui en Situation de Crise
OMI	Organisation Maritime Internationale

ORSEC	Organisation de la Réponse de la Sécurité Civile
PCA	Poste de Commandement Avancé
PCO	Poste de Commandement Opérationnel
PCS	Plan Communal de Sauvegarde
PMD	Plans Marchandises Dangereuses
PSI	Plans de Surveillance et d'Intervention
RID	Règlement Concernant le Transport International Ferroviaire des Marchandises Dangereuses
RFF	Réseau Ferré de France
SAMU	Service d'Aide Médicale d'Urgence
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SNPD	Substances Nocives Potentiellement Dangereuses
SPA	Service Professionnel D'assistance
SPBA	Société Pétrolière du Bec d'Ambès
TEREGA	Réseau de Transport de Gaz
TMD	Transport de Matières Dangereuses
UIC	Union des Industries Chimiques
ZIPE	Zone d'Intervention de Premier Échelon



PRÉSENTATION DU RISQUE



1.1 – Réglementation

Chaque type de transport est régi par une réglementation propre qui édicte les dispositions techniques des véhicules et équipements, les modalités de contrôle, la signalétique et la formation des personnels, afin de prévenir les risques et de limiter les conséquences en cas d'accident.

- › Réglementation ADR, accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route.
- › Réglementation RID, relative au transport international ferroviaire des marchandises dangereuses.
- › Réglementation relative au transport par voie maritime.

1.2 – Les matières dangereuses

Une matière est classée dangereuse lorsqu'elle est susceptible d'entraîner des conséquences graves pour la population, les biens ou l'environnement, en fonction de ses propriétés physiques ou chimiques, ou bien par la nature des réactions qu'elle peut engendrer.

1.3 – Les risques et dangers

Un accident impliquant des matières dangereuses présente plusieurs dangers dont il faut définir de façon prioritaire :

- › la source (l'accident) ;
- › le flux (le transfert du danger) ;
- › les cibles (afin de les protéger).

Les risques sont répartis en trois groupes principaux :

- › les **risques biologiques** : matières cancérogènes, mutagènes, toxiques, etc.
- › les **risques chimiques** : matières corrosives, etc.
- › les **risques physiques** : nuisances sonores, vibrations, chaleur, etc.

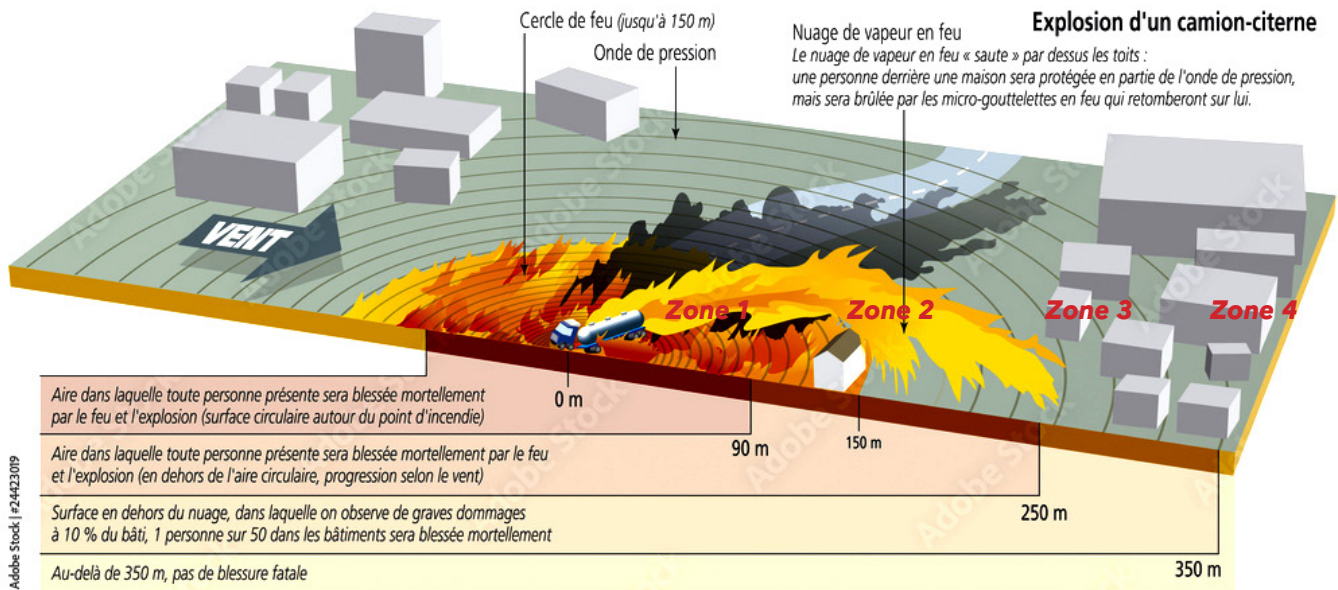
L'exposition à l'ensemble de ces risques peut être directe par contact sur les lieux de l'accident ou indirecte par l'intermédiaire des eaux de boisson ou des produits de l'agriculture.

1.4 – Définitions

- › **Le risque d'explosion** : propriété de se décomposer violemment sous l'action de la chaleur ou d'un choc, en provoquant une énorme masse de gaz chauds et d'une onde de choc.
- › **Le risque gazeux** : risque de fuite ou d'éclatement du récipient et diffusion du gaz dans l'atmosphère.
- › **L'inflammabilité** : propriété de prendre feu facilement.
- › **La toxicité** : propriété d'empoisonner, c'est-à-dire de nuire à la santé ou de causer la mort par inhalation, absorption cutanée ou ingestion.
- › **Le risque de corrosion** : propriété de ronger, d'oxyder ou de corroder les matériaux (métaux, étoffes...) ou les tissus vivants (peau, muqueuses...).
- › **Le risque infectieux** : propriété de provoquer des maladies graves chez l'homme ou les animaux. Ce risque concerne les matières contenant des micro-organismes infectieux tels que les virus, les bactéries, les parasites.
- › **Le danger de réaction violente spontanée** : possibilité de réagir vivement et spontanément sous forme d'explosion avec production de chaleur et libération de gaz inflammable ou toxiques sous forte pression.
- › **Le risque de brûlures** : propriété de provoquer des brûlures par le chaud ou le froid.

Certaines matières ne présentent qu'un seul risque. D'autres en regroupent plusieurs. Par exemple, l'acide cyanhydrique est à la fois toxique, inflammable et corrosif.

Illustration avec l'explosion d'un camion citerne ci-dessous :



- Zone 1 :** aire dans laquelle toute personne présente sera mortellement blessée par le feu et l'explosion.
- Zone 2 :** aire dans laquelle toute personne présente sera mortellement blessée par le feu et l'explosion (en dehors de l'aire circulaire, progression par le vent).
- Zone 3 :** surface hors du nuage, dans laquelle on observe de graves dommages à 10% du bâti (1 personne sur 50 dans les bâtiments sera blessée mortellement).
- Zone 4 :** pas de blessure fatale.

1.5 – Les conséquences sur les personnes et sur les biens

Les conséquences d'un accident impliquant des marchandises dangereuses sont généralement limitées dans l'espace, du fait des faibles quantités transportées.

Les conséquences humaines : il s'agit des personnes directement ou indirectement exposées aux conséquences de l'accident. Elles peuvent se trouver dans un lieu public, à leur domicile ou sur leur lieu de travail. Le risque pour ces personnes peut aller de la blessure légère au décès.

Les conséquences économiques : un accident de TMD génère ou est susceptible de générer un impact sur l'outil économique d'une zone. Les entreprises voisines du lieu de l'accident, les routes, les réseaux d'eau, téléphonique, électrique, les voies de chemin de fer, le patrimoine, etc. peuvent être détruits ou gravement endommagés. Ce type d'accident peut entraîner des coûts élevés, liés aux fermetures d'axes de circulation ou à leur remise en état.

Les conséquences environnementales : un accident de TMD a en général des atteintes limitées sur les écosystèmes (la faune et la flore n'étant détruites que dans le périmètre de l'accident), hormis dans le cas où le milieu aquatique serait directement touché (par exemple en cas de déversement dans un cours d'eau). Les conséquences d'un accident peuvent également avoir un impact sanitaire (pollution des nappes phréatiques par exemple) et, par voie de conséquence, un effet sur l'homme. Il s'agit alors d'un « effet différé ».

IDENTIFICATION DES MATIÈRES DANGEREUSES

Les principaux produits

Classes	Définitions	Exemples	Type de risque principal
1	Matières et objets explosibles	Détonateurs, explosifs de mine, dynamite	Explosivité
2	Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression	Azote, CO ₂ , oxygène, butane, chlore, ammoniac, aérosols	Risques gazeux
3	Matières liquides inflammables	Essences, alcools, gazole, solvants	Inflammabilité
4.1	Matières solides inflammables	Souffre, naphtalène	Inflammabilité
4.2	Matières sujettes spontanément à l'inflammation	Phosphore blanc fondu, charbon actif	Inflammabilité
4.3	Matières dégageant au contact de l'eau des gaz inflammables	Sodium, carbure de calcium, lithium	Inflammabilité
5.1	Matières comburantes	Peroxyde d'hydrogène, chlorate de potassium, engrais au nitrate d'ammonium	Inflammabilité
5.2	Peroxydes organiques	Hydroperoxyde de cumyle	Inflammabilité
6.1	Matières toxiques	Aniline, nitrobenzène, trichloréthylène, pesticides	Toxicité
6.2	Matières infectieuses	Déchets d'hôpitaux, solutions contenant des micro-organismes	Toxicité
7	Matières radioactives	Uranium	Radioactivité
8	Matières corrosives	Acide chlorhydrique, soude caustique, acide sulfurique	Corrosivité
9	Matières et objets dangereux divers	Amiante, produits chauds (bitumes, métaux en fusion)	Toxicité, température, divers

Les substances dangereuses sont regroupées en « classes du risque potentiel TMD » :

La signalisation générale des TMD – Codes Danger

Les marchandises dangereuses peuvent être transportées sous forme liquide (chlore, propane, soude...), gazeuse (azote, hydrogène,...) ou solide (explosifs, nitrate d'ammonium...). Chaque catégorie de transport dispose d'une réglementation qui lui est propre.



La signalisation générale des TMD est matérialisée

- › soit par des panneaux rectangulaire de couleur orange et réfléchissants (dimensions de 40 cm par 30 cm), fixés à l'avant et à l'arrière et/ou sur les côtés du moyen de transport considéré ;
- › soit par deux panneaux de couleur orange et réfléchissants indiquant le **code danger** et le **code matière (code ONU)** :

Le code danger

Dans la partie supérieure du panneau orange, un nombre indique le ou les dangers présentés par la matière. Le premier chiffre indique le danger principal, le deuxième et le troisième indiquent un ou des dangers secondaires.

S'il n'y a pas de danger secondaire, le deuxième chiffre est un zéro. Par exemple, 36 se lira : **«inflammable, toxique»**.

Le redoublement d'un chiffre indique une intensification du danger. Ainsi 33 se lira **«très inflammable»**.

Ce numéro peut également être précédé d'un **X**, ce qui signifie que la matière réagit dangereusement au contact de l'eau et que l'emploi de l'eau, par conséquent, est rigoureusement interdit. Les secours et les personnes présentes lors d'un accident devront accroître leur vigilance par temps de pluie ou ambiance humide.

Le code ONU

Dans la partie inférieure du panneau orange est inscrit un numéro à quatre chiffres. Il s'agit du **numéro d'identification de la matière**, conformément à une nomenclature établie par l'ONU.

Exemple :

Par exemple, le code 2031 correspond à l'acide nitrique, le code 1017 au chlore et le code 1230 au méthanol comme illustré ci-contre :

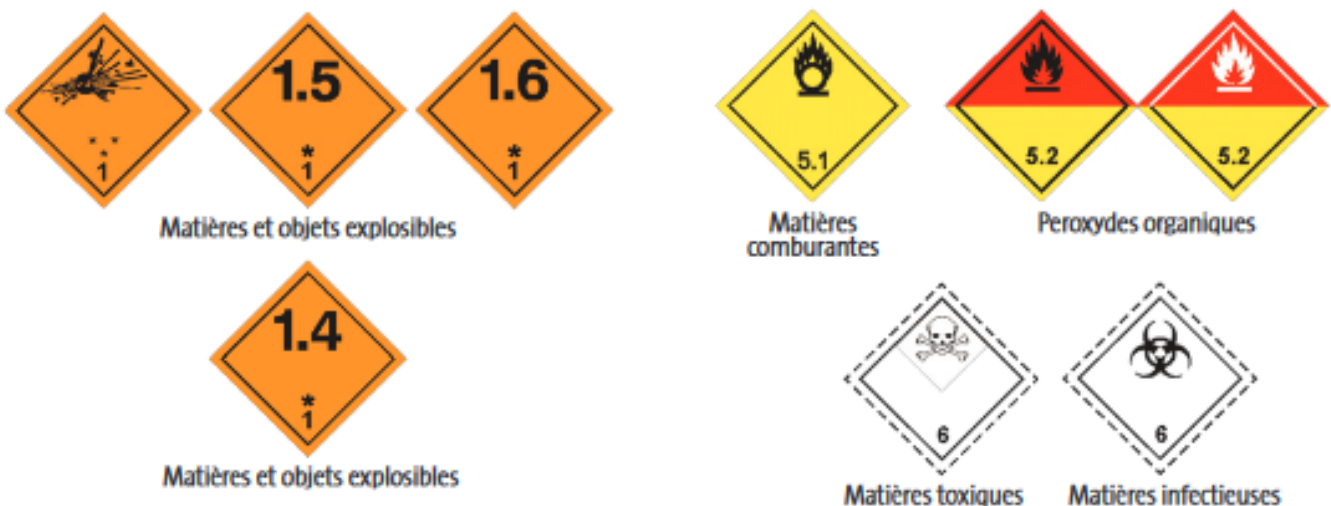
Transport de méthanol, produit très inflammable et toxique

CODE DANGER	336	Produite très inflammable et toxique
CODE MATIÈRE ONU	1230	Méthanol

La signalisation générale des marchandises

Chaque emballage de matières dangereuses doit être étiqueté en fonction des risques principaux de la matière et des risques subsidiaires, le cas échéant.

Les étiquettes de danger de l'ADR





Gaz inflammables



Matières radioactives



Gaz non inflammables Non toxiques



Gaz toxiques



Matières fissiles



Matières corrosives



Liquides inflammables



Matières solides inflammables, matières autoréactives, matières qui polymérisent et matières solides explosibles désensibilisées



Matières et objets dangereux divers, y compris les matières dangereuses pour l'environnement



Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables

Pour certains produits, les étiquettes de danger sont complétées par la marque :



Matières dangereuses pour l'environnement



Matières transportées à chaud

Attention, ces étiquettes relatives au transport sont différentes des autres étiquettes réglementaires (CLP...) et apposées en complément

LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS

Le dossier départemental des risques majeurs (DDRM) identifie les communes concernées par l'aléa TMD. Pour le département de la Gironde, toutes les communes sont concernées par le risque lié au transport de matières dangereuses.

Le risque de transport de matières dangereuses ne concerne pas seulement les produits hautement toxiques, explosifs ou polluants. Il concerne tous les produits dont nous avons régulièrement besoin comme les carburants, les gaz, les engrais solides ou liquides et qui, dans certaines situations, peuvent présenter des risques pour les populations ou l'environnement.

3.1 – Transport par la route

Avec 6 400 km de routes départementales, dont 360 kilomètres de pistes cyclables et 2 000 ouvrages d'art, le département de la Gironde détient l'un des plus vastes réseaux routiers départementaux de France. Le transport de matières dangereuses dans le département est surtout localisé sur les axes principaux tels que l'A63, la RN10, l'A660 et la rocade de Bordeaux.

(Cf. annexe 1 : Contacts gestionnaires réseaux routiers zone sud-ouest)

Les risques engendrés par cette activité sont difficiles à appréhender car, par définition, c'est une activité mobile donc difficile à identifier, localiser et quantifier.

Sur la route, le développement des infrastructures de transport, l'augmentation de la capacité de transport et du trafic multiplient les risques d'accidents. Quant aux vitesses maximales autorisées des véhicules de transport de marchandises dangereuses, elles font l'objet d'une réglementation stricte qui, globalement est bien respectée.

Sur les trois dernières années, les accidents de transport de matières dangereuses restent relativement faibles :

ANNÉE	2019	2020	2021
NOMBRE D'ACCIDENTS en Région Nouvelle Aquitaine	1	3	1

Aux conséquences habituelles des accidents de transport, peuvent venir s'ajouter les effets du produit transporté. Alors, l'accident de TMD combine un effet primaire, immédiatement ressenti (incendie, explosion, déversement) et des effets secondaires (propagation aérienne de vapeurs toxiques, pollutions des eaux ou des sols).



Avril 2008 - Gave de Pau (source DREAL)

3.2 – Transport par rail

Il concerne principalement les produits pétroliers liquides, les produits chimiques et les gaz de pétrole liquéfiés transportés par wagons-citernes, en conteneurs-citerne ou en vrac. Ces wagons appartiennent à des propriétaires privés qui en assurent l'entretien et sont responsables de leur état. L'entretien de la partie roulante incombe toutefois à la SNCF, en charge du convoi.

Avec 5 fois moins d'accidents par tonne transportée que par la route, le mode ferroviaire se révèle très adapté au transport des marchandises dangereuses.

Le département est traversé par des voies ferrées (Paris-Bordeaux-Bayonne et Bordeaux-Toulouse), sur lesquelles transitent diverses matières dangereuses provenant des pôles industriels de la région, notamment de la zone industrielle d'Ambès, et du grand port maritime de Bordeaux (GPMB). Il compte également une gare de triage à Hourcade, située sur les communes de Villenave d'Ornon et de Bègles.

Les entreprises ferroviaires qui circulent sur le réseau SNCF ne sont pas tenues de déclarer à RFF ou à la SNCF les matières dangereuses transportées, sauf en cas d'incident sur un convoi. Tous les wagons doivent cependant être repérés par une signalisation adaptée, des panneaux de couleur orange indiquant le code danger ainsi que le code matière. Ces indications permettent de connaître rapidement la nature de la marchandise transportée, ainsi que les principaux dangers qu'elle présente.

(Cf. annexe 2 : réseau ferré de fret de Gironde)

Ci-dessous la liste des entreprises ferroviaires réalisant à ce jour du transport de marchandises dangereuses sur le département de la Gironde sont :

- › FRET SNCF
- › ETMF (Eiffage)
- › DB CARGO France
- › CTSF (Compagnie de Traction et de Services Ferroviaires)
- › CAPTRAIN
- › NAVILAND
- › EUROPORTE

La SNCF a mis en place des experts Transports Marchandises Dangereuses dans chaque région d'exploitation, afin d'améliorer la gestion des risques sur les sites exposés. Leur mission consiste à identifier, faire connaître et gérer les situations potentiellement dangereuses en collaboration avec les chargeurs et les services de secours, à compléter la formation des intervenants sur le terrain et à contrôler l'efficacité des procédures. Ces experts sont également les acteurs du retour d'expérience.

En effet, l'événement est analysé afin d'en tirer des leçons et d'améliorer la gestion de la sécurité sur les sites SNCF.

Enfin, dans les gares de triage, la SNCF a mis en place des plans marchandises dangereuses (PMD) afin de mieux faire face à un éventuel accident.

3.3 – Transport par canalisation

Contrairement aux transports modaux (routiers, ferroviaires, maritimes et fluviaux), qui est un risque mobile par nature, le transport par canalisations est un risque fixe.

C'est un moyen de transport du gaz naturel, des produits pétroliers ou chimiques à destination de réseaux de distribution, d'autres ouvrages de transport, d'entreprises industrielles ou commerciales, de sites de stockage ou de chargement.

Le tracé des canalisations de transport de matières dangereuses enterrées est matérialisé en surface par des balises ou des bornes comportant le nom du transporteur et un numéro de téléphone accessible 24h/24 permettant de signaler sans délai toute anomalie constatée sur le tracé pouvant affecter les ouvrages. *(Cf. annexe 3 : le réseaux de canalisations)*

Le département de la Gironde est traversé par plusieurs canalisations de transport de matières dangereuses exploitées par les sociétés dont la liste figure ci-dessous : TEREKA (ex TIGF), GRT Gaz, CCMP, Cobogal, DPA, Saipol-Diester, EPG, Foresa, Orion, Simorep, SPBA, Vermilion.



Gaz naturel

Le département est en outre concerné par le transport de gaz naturel par deux opérateurs :

- › TEREKA, qui a pour mission d'assurer le transport des quantités de gaz naturel nécessaires à l'approvisionnement énergétique du sud-ouest de la France ;
- › GRT-gaz, qui a pour mission de transport et la livraison vers les abonnés.

Le réseau TEREKA fait l'objet d'un plan de surveillance et d'intervention définissant les mesures de sécurité applicables et présentant :

- › les canalisations et les installations annexes ;
- › les risques présentés par ces installations ;
- › la surveillance et le contrôle du réseau visant à éviter ces accidents ;
- › les mesures et les moyens à mettre en œuvre en cas d'accident.

La très large majorité des accidents se produisant sur des canalisations de distribution de GRDF sont le fait d'engins de travaux publics. Les moyens du SDIS et de GRDF sont alors déployés selon le niveau du risque.

Pipeline

C'est un moyen de transport remarquable par sa sécurité, son faible coût et son empreinte écologique minime, qui fonctionne grâce à des pompes électriques.

Le réseau est en activité 24h/24 et n'encombre pas les routes. Il n'a aucune emprise au sol.

Différents produits raffinés sont transportés dans le même réseau : essence, carburéacteur, gazole, fioul et des bases utilisées dans la chimie. Ces produits se suivent dans le pipeline et les mélanges sont minimisés. Une organisation par cycles est mise en place, compatible avec les capacités en dépôts, où le même produit revient tous les 12 jours. Quant aux risques sur le terrain, les seules contraintes sont de ne pas creuser sans déclaration au-dessus du pipeline et de respecter une servitude pour la construction.

Liste des pipelines de la Gironde 2022

L'exploitant

Les canalisations de transport font l'objet de plans de surveillance et d'intervention (PSI), établis par le transporteur, en vue de réduire les probabilités d'agressions externes involontaires et de réagir efficacement en cas d'accident.

Le PSI traite principalement de l'intervention directement liée à un incident sur la canalisation de transport et ses installations annexes. Il précise notamment les relations avec les autorités chargées des secours et son articulation avec le dispositif ORSEC. Il est établi, dans la mesure du possible, en concertation avec le service interministériel de défense et de protection civile (SIDPC) et le service départemental d'incendie et de secours (SDIS). Il est transmis aux services chargés du contrôle, conformément aux exigences réglementaires.

3.4 – Transport par voie maritime et fluviale

Le transport maritime est régi principalement par les textes de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) tels que la convention internationale SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) - la convention MARPOL (Marine Pollution) - le Code International Maritime Dangerous Goods (IMDG) - les directives européennes – etc.

Le transport fluvial : les TMD fluviaux nationaux et internationaux sont régis par l'accord pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin ADNR, désormais étendu à l'ensemble de la navigation fluviale européenne.

Le transport par voie fluviale représente environ 4 % du trafic TMD en France. Les risques concernent principalement les postes de chargement et de déchargement et résident essentiellement dans la pollution du milieu par déversement de tonnages importants de substances nocives.

Le département de la Gironde dispose d'une zone fluvio-maritime de 100 km d'estuaire comprise entre le Verdon et Bordeaux. Cette zone, fréquentée par les navires transporteurs de matières dangereuses, est soumise à différents phénomènes (marées, courants, chenaux) qui peuvent rendre la navigation difficile.

Voies navigables : Cf. annexe 4 : les postes de chargement et déchargement



**LES MOYENS DE
CONSEIL, D'EXPERTISE
ET D'INTERVENTION
SPÉCIFIQUES**



SDIS

Chaque type de transport est régi par une réglementation propre qui édicte les dispositions techniques. Le service départemental d'incendie et de secours de la Gironde dispose des moyens spécifiques suivants :

- › 1 cellule mobile d'intervention chimique (CMIC) : 1 équipe d'intervention + 3 équipes d'intervention ;
- › 1 véhicule léger de détection ;
- › 2 véhicules de lutte contre les pollutions.

TRANSAID

(cf. Annexe 5 : nouveau protocole TRANSAID)

La convention TRANSAID a été signée entre le Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer, des Collectivités territoriales et de l'Immigration et l'Union des Industries Chimiques (UIC).

Cet accord institue un dispositif d'assistance entre des sociétés spécialisées dans le domaine chimique et les pouvoirs publics, engagés dans la gestion des conséquences d'un accident de TMD. Sur la base de listes d'entreprises référentes fournies par l'UIC, les services de secours peuvent obtenir des renseignements sur les matières dangereuses transportées et accidentées.

En cas de nécessité, des personnels compétents de ces entreprises peuvent être mobilisés afin d'intervenir sur les lieux mêmes de l'accident.

Champ d'application

La convention TRANSAID couvre les accidents survenus en dehors des sites industriels ou d'entrepôts. Ces accidents peuvent intervenir au cours du transport ou dans les gares, ports, aéroports, et plates-formes routières lors d'opérations de transit ou de manutention.

Elle ne s'applique qu'à des matières dangereuses non radioactives, en cas d'accidents des transports routiers ou ferroviaires, et si le producteur, l'expéditeur ou le destinataire du (des) produit(s) sont non identifié(s), non mobilisable(s) et / ou incapable(s) de fournir l'assistance indispensable.

Conditions de mise en œuvre

3 degrés d'assistance des entreprises :

- › **Niveau 1** : Renseignements à distance ;
- › **Niveau 2** : Conseil sur les lieux de l'intervention ;
- › **Niveau 3** : Assistance sur les lieux de l'intervention ;

Le recours au dispositif s'effectue sur **demande écrite express de l'autorité préfectorale** par l'intermédiaire du **CODIS ou du COZ (demande d'intervention d'une entreprise + fiche réflexe éventuellement)**.

Cela étant, la sollicitation à TRANSAID peut simplement s'effectuer par demande écrite (courriel) si l'entreprise l'accepte.

Les entreprises signataires de TRANSAID peuvent intervenir de 4 manières :

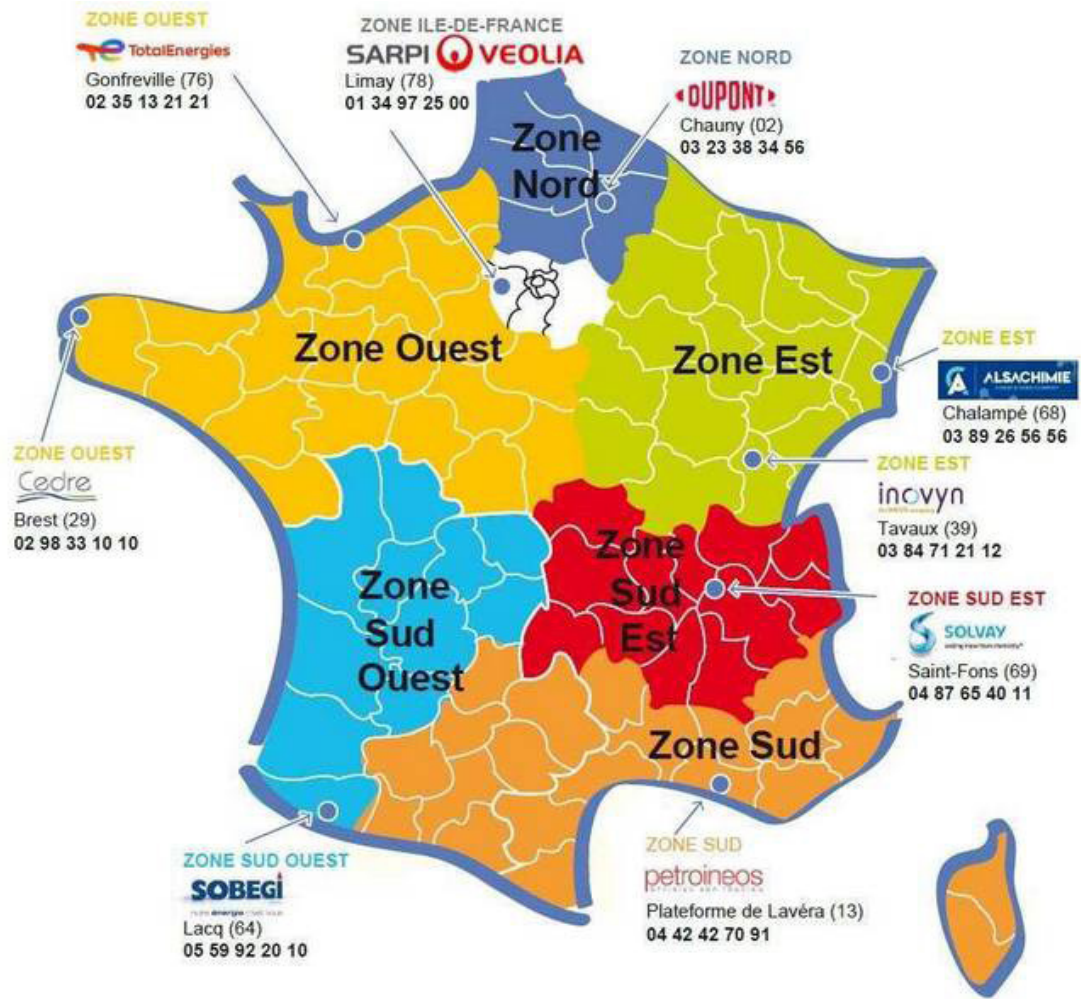
- › par renseignements téléphoniques aux heures ouvrables ;
- › par renseignements téléphoniques 24h/24h ;
- › par renseignements et intervention aux heures ouvrables ;
- › par renseignements et intervention 24h/24h.

Ces entreprises ne sont tenues :

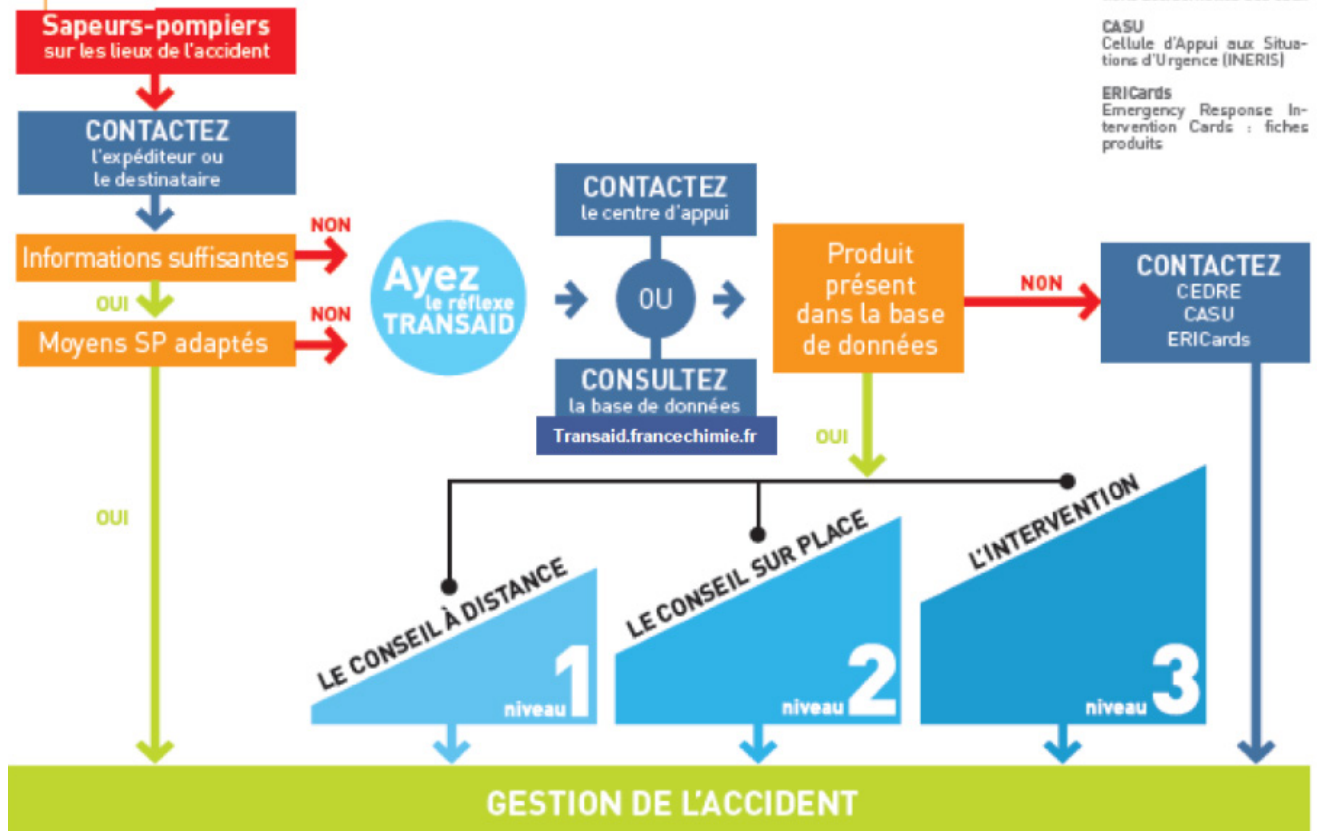
- › ni à une obligation de moyens,
- › ni à une obligation de résultats.

(cf. annexe 6 : modèle de demande d'intervention)

(cf. Annexe 7 : fiche réflexe TRANSAID)



Que faire en cas d'accident ?



CEDRE
Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux

CASU
Cellule d'Appui aux Situations d'Urgence (INERIS)

ERICards
Emergency Response Intervention Cards : fiches produits

Le recours au protocole TRANSAID peut apparaître pertinent dans les cas suivants :

- › chauffeur en incapacité de donner les informations nécessaires au traitement du produit (méconnaissance du produit, ne parlant pas le français, ou blessé grave, voire décédé) ;
- › documents relatifs au produit rédigés dans une langue étrangère ;
- › pas de solution technique viable proposée par l'exploitant.

À noter que le délai de mise en oeuvre des solutions qui seront proposées via l'activation du protocole TRANSAID peut être long.

2.1 – Accès à la base de données nationale

Les services de secours, les entreprises adhérentes volontaires, les préfetures et les centres d'appui peuvent accéder à la base de données à l'adresse suivante:

<https://www.francechimie.fr/transaid>

Base à double entrée

Substance ou Code ONU - Entreprise

Chercher

Afficher 10 éléments

Code ONU	Matière	Département	Compagnie	Niveau
1700	1,1,2,2-TETRACHLOROETHANE	92 - Haute-Normandie	BASF FRANCE	1
2684	3-DIMETHYLAMINO-PROPYLAMINE	73 - Savoie	ARRENA FRANCE	3
2785	4-THIOPENTANAL (METHYLTHIO-2-PROPANAL)	38 - Isère	CERES DE	3

Contenu

- Plus de 400 produits répertoriés au titre de la réglementation TMD
- Près de 100 établissements fédérés par France Chimie
 - + les Centres d'Appui
 - + le CEDRE, assurant la liaison avec les autres pays européens

Tous droits réservés France Chimie 2022 | Ne pas diffuser

2.2 – Le principe de gratuité ne s'applique pas à ce protocole

La réquisition est souvent nécessaire pour faire intervenir TRANSAID. Cependant, si une compensation financière peut légalement être exigée, l'entreprise intervenante en fait rarement la demande.

Les dépenses directement imputables aux opérations de secours sont prises en charge par le SDIS.

- › Les personnels intervenants restent rémunérés par leurs employeurs respectifs.
- › Les entreprises adhérentes volontaires s'engagent à limiter la demande de remboursement des frais liés aux matériels aux seuls matériels consommables et matériels endommagés lors de l'intervention.

Une convention spécifique du même type que TRANSAID a été conclue entre le Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer, des Collectivités territoriales et de l'Immigration et le comité français du butane propane (CFBP).

La direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC) a en outre signé avec le comité une convention d'assistance technique (CAT), qui met en oeuvre le service professionnel d'assistance (SPA), ayant pour mission de préserver la sécurité des installations GPL en dehors des heures ouvrables.

Ce dispositif permet de mettre à disposition des autorités des personnes compétentes en cas d'accident de transport de GPL. La prestation est assurée du lundi au vendredi de 17h00 à 8h00 et toute la journée pour les week-ends et jours fériés.

La liste des personnes et entreprises susceptibles d'apporter leur concours à la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises en cas d'accident de transport de butane ou de propane est régulièrement mise à jour par le CFBP.

FERAID

Il s'agit d'une nouvelle initiative en faveur de la sécurité ferroviaire.

L'objectif est de porter assistance aux entreprises de fret ferroviaire confrontées à des incidents mineurs de **Niveau 1** : événement « mineur » de sécurité.

Au delà du niveau 1, c'est le protocole TRANSAID qui sera utilisé :

Niveau 2 : Événement qui aurait pu avoir des conséquences matérielles, voire des blessés légers ;

Niveau 3 : Événement qui aurait pu avoir des conséquences humaines individuelles (1 ou 2 blessés graves ou 1 tué) ;

Niveau 4 : Événement qui aurait pu avoir des conséquences humaines collectives (nombreux blessés graves et/ou plusieurs tués) ;

Niveau 5 : Accident qui a eu des conséquences significatives (accident significatif au sens de la directive 2004/49/CE) ;

Niveau 6 : Accident qui a eu des conséquences graves (accident grave au sens de la directive 2004/49/CE).

Le protocole FERAID a vocation à être utilisé quand :

- › l'entreprise de fret ferroviaire se trouve confrontée à un incident survenant sur le réseau ferroviaire français ;
- › qu'elle ne peut résoudre par ses propres moyens ;
- › mais dont la nature rendrait disproportionnée, voire inutile, l'intervention des services de secours publics.

3 niveaux d'assistance :

Niveau 1 : Renseignements à distance par tous moyens de communication adaptés.

Niveau 2 : Conseil sur les lieux de l'événement ou à proximité de celui-ci.

Niveau 3 : Assistance sur les lieux de l'événement avec des moyens humains et matériels.

Base de données :

La recherche s'effectue par quatre canaux :

- › par marchandise dangereuse : en renseignant le nom ou le code ONU de la marchandise dangereuse, on obtient les noms et coordonnées des entreprises volontaires et compétentes pour intervenir ;
- › par code danger des marchandises dangereuses ;
- › par département de localisation des entreprises volontaires au regard de la localisation de l'incident ;
- › par entreprise : à chaque entreprise volontaire est associée une liste de marchandises dangereuses pour lesquelles elle s'est déclarée compétente pour apporter son expertise.

CASU

La cellule d'appui aux situations d'urgence de l'INERIS*, dispose d'ingénieurs et de moyens techniques permettant au COS d'obtenir une modélisation de phénomènes redoutés (nuages de produits chimiques, évaluation d'une zone de danger,...). Un tel outil est particulièrement pertinent pour les calculs de dispersion atmosphérique lors d'incendies de produits phytosanitaires, par exemple. Une convention entre la DGSCGC et l'INERIS permet ainsi de disposer d'un appui rapide et gratuit.

La demande est effectuée verbalement par le COS, qui veille à ce que le COZ et le COGIC soient informés de cette sollicitation. Celle-ci est retranscrite informatiquement et transmise, par mail, par l'INERIS au COS afin que ce dernier confirme précisément cette demande. Une fois la demande confirmée, l'INERIS procède à l'étude du scénario et apporte sa réponse.

INERIS : institut national de l'environnement industriel et des risques.

(cf. Annexe 8 : fiche reflexe TRANSAID)

LE CEDRE

Le centre de documentation, de recherche et d'expérimentation (CEDRE) sur les pollutions accidentelles des eaux a pour mission de fournir conseils et expertise aux autorités en charge de la réponse à apporter aux pollutions accidentelles.

Pour mener à bien ses différentes activités, le CEDRE dispose d'outils spécifiques.

Leur base de données permet d'accéder à des informations sur :

- › les moyens de lutte (matériels et produits) contre les déversements accidentels d'hydrocarbures et autres substances nocives potentiellement dangereuses (SNPD), ainsi que contre les macro-déchets aquatiques ;
- › les fabricants/fournisseurs d'équipements ou de services spécialisés dans ces domaines (protection, récupération, stockage, nettoyage, etc.).

Il est possible de joindre un ingénieur d'astreinte 24h/24.

Une équipe est mobilisable très rapidement, que ce soit pour intervenir depuis leurs installations ou être dépêchée sur le terrain.



**LA RÉPONSE
OPÉRATIONNELLE**



Le déclenchement des dispositions spécifiques « Transport de Matières Dangereuses » du plan ORSEC suppose la mise en place sur le terrain des actions suivantes :

- › activation des COD et PCO ;
- › bouclage d'une zone d'exclusion ;
- › alerte des maires concernés et des instances zonales et nationales ;
- › alerte des populations par le réseau de sirènes RNA, les médias et/ou moyens mobiles et/ou par porte à porte si la situation l'exige.

ACTIVATION DU PLAN

Le déclenchement des dispositions ORSEC - TMD est conditionné par la probabilité de survenance d'une des situations suivantes :

- › le risque d'explosion, d'incendie et de pollution ;
- › le risque de fuite ou de déversement de matière toxique ;
- › la notion de risque collectif dans le temps et/ou dans l'espace.

1.1 – La communication

Dès l'activation du dispositif ORSEC, l'autorité préfectorale assure la direction de la communication relative à l'événement. Elle détermine la périodicité et les modalités de la communication à destination des médias.

Le bureau de la communication interministérielle (BCI) est alors intégré au COD afin d'assurer l'information de la population et des médias.

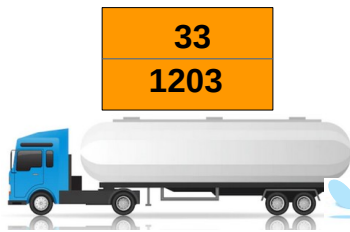
La communication de crise doit permettre :

- › D'informer les médias et la population sur la réalité de la crise (sa nature, son intensité, l'étendue des dégâts, le nombre de victimes, les mesures prises...);
- › De donner des consignes de sécurité ;
- › D'appeler à adopter des comportements précis ;
- › D'avertir de la fin de la crise.

(Cf. Disposition générale ORSEC Communication de crise, mis à jour le 04 juillet 2022).

DÉROULÉ GLOBAL D'UNE INTERVENTION TMD

SOURCE



FLUX



CIBLES



De quoi s'agit-il ?

- camion citerne
- camion vrac
- wagon
- pipeline-gazoduc-conduite
- etc.

Quel est le scénario ?

- feu ?
- fuite ?
- fuite enflammée ?
- décomposition ?
- épandage ?
- déversement ?
- explosion ?
- rupture citerne ?

➡ le scénario peut-il évoluer ?

➡ effet domino à anticiper ?

Quelles actions possibles ?

- identifier les substances
- obturer
- confiner
- déplacer
- refroidir
- dépoter
- relever
- torchage
- etc.

De quoi s'agit-il ?

- flux toxique
 - flux corrosif
 - flux thermique
- } Liquide, gaz, solide ?
- onde de choc-surpression
 - odeur
 - nuage : dispersion ? Bouffée ? Rejet long ?
 - ➡ modélisation*
 - ➡ Réseau de mesure*

Quelles actions possibles ?

- périmètre de sécurité
- dévier la circulation
- bouclage de zone

De quoi s'agit-il ?

Enjeux environnementaux :

- faunes, flore

Enjeux économiques :

- arrêt d'exploitation

Enjeux humains :

Victimes directes et indirectes :

- populations (habitants, ERP, entreprises, automobilistes)
- intervenants

Quelles actions possibles ?

- extraire
- prise en charge médico-secouristes
- confiner
- évacuer

* modélisation :

Calculs, simulation informatique de la dispersion du nuage : aide à la décision. Les résultats de la modélisation doivent être confrontés à un réseau de mesures terrain.

* réseau de mesure :

Confirmation du périmètre, engagement d'équipes de reconnaissance avec des appareils de détection et de mesure atmosphérique.

L'ALERTE

L'alerte constitue un élément essentiel du dispositif d'intervention. Les responsables de l'engagement des secours doivent disposer le plus rapidement possible d'informations permettant de juger de la gravité de l'accident et des mesures d'intervention à mettre en œuvre.

Le récipient ou l'emballage de la matière dangereuse étant l'élément principal du dispositif de protection, la connaissance de son type, de son contenu ainsi que des conditions de l'accident sont des éléments importants d'appréciation du risque.

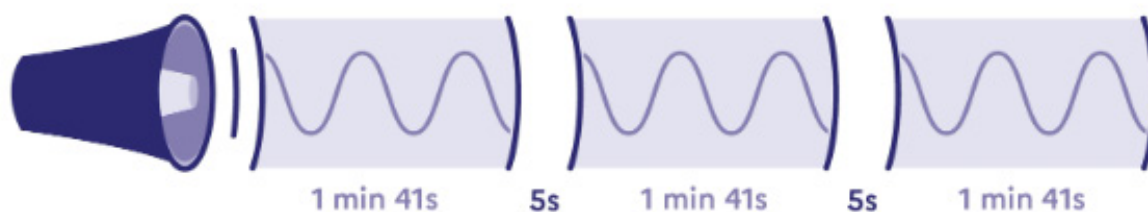
Au vu des rapport des premiers intervenants, la décision d'activer les dispositions spécifiques appartient à l'autorité préfectorale, qui assure alors la direction des opérations. Les critères pris en comptes sont notamment :

- › le risque d'explosion, d'incendie et de pollution ;
- › le risque de fuite ou de déversement de matière toxique ou corrosive;
- › la notion de risque collectif dans le temps et/ou dans l'espace.

L'alerte peut être donnée par :

- › des hauts parleurs ou sirènes montées sur véhicules ;
- › le réseau de sirènes RNA ;
- › les médias : France Bleu Gironde, France 3 Aquitaine.

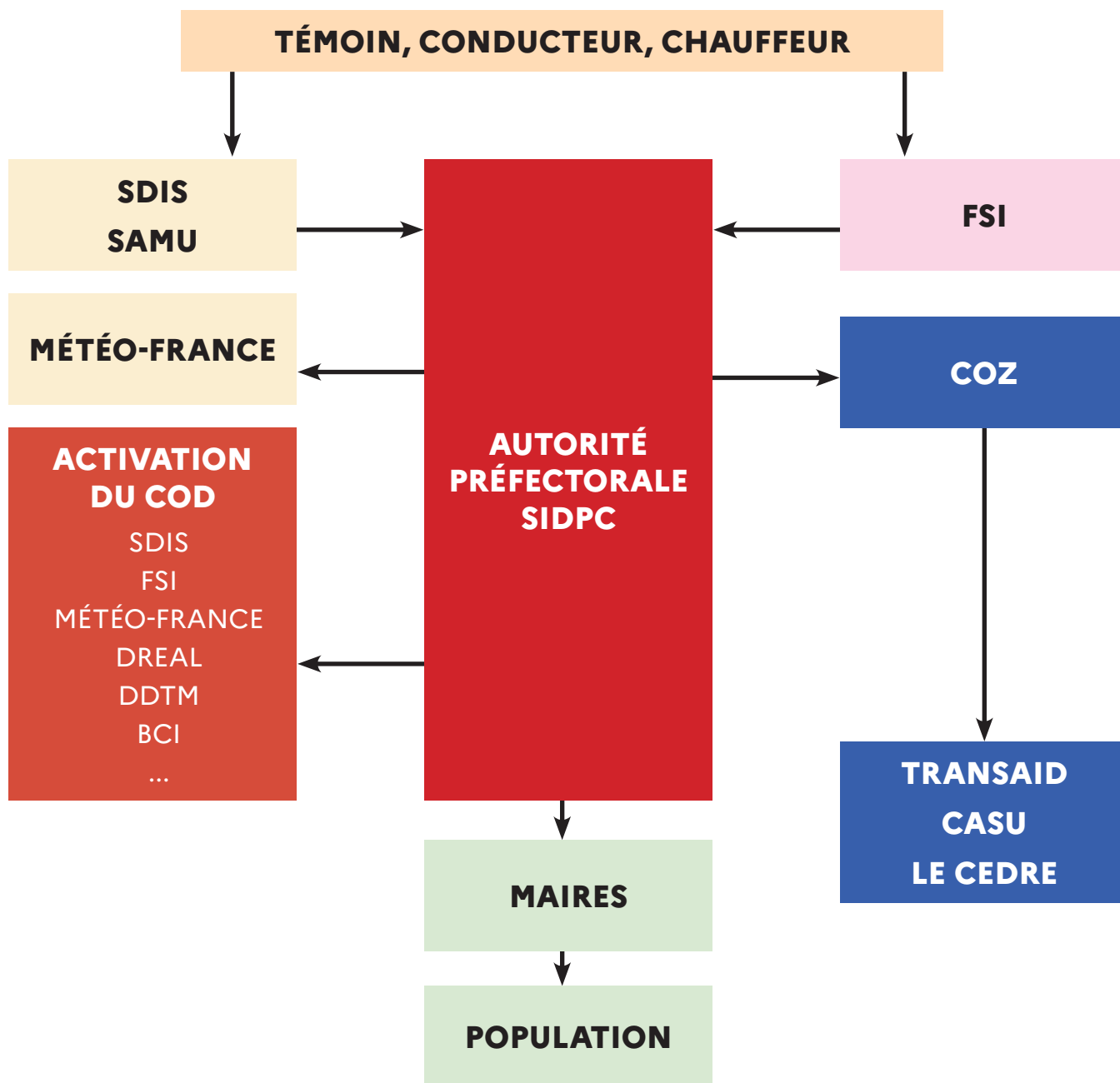
Système d'alerte et d'informations aux populations (SAIP)



Les consignes de première urgence sont identiques quel que soit le type de risque toxique en cause :

- › s'écarter de la zone de l'accident ;
- › rejoindre rapidement un local clos et s'y mettre à l'abri ;
- › se mettre à l'écoute des radios : France Bleu Gironde, France 3 Aquitaine ;
- › ne pas aller chercher les enfants à l'école, qui seront mis à l'abri par les chefs d'établissement ;
- › fermer les portes, fenêtres et volets ;
- › arrêter ventilation et climatisation ;
- › supprimer toute flamme ou étincelle ;
- › ne pas téléphoner, pour laisser les lignes disponibles pour les secours ;
- › respirer à travers un linge mouillé, si nécessaire ;
- › attendre les consignes des autorités ou le signal de fin d'alerte pour sortir.

Le schéma de l'alerte



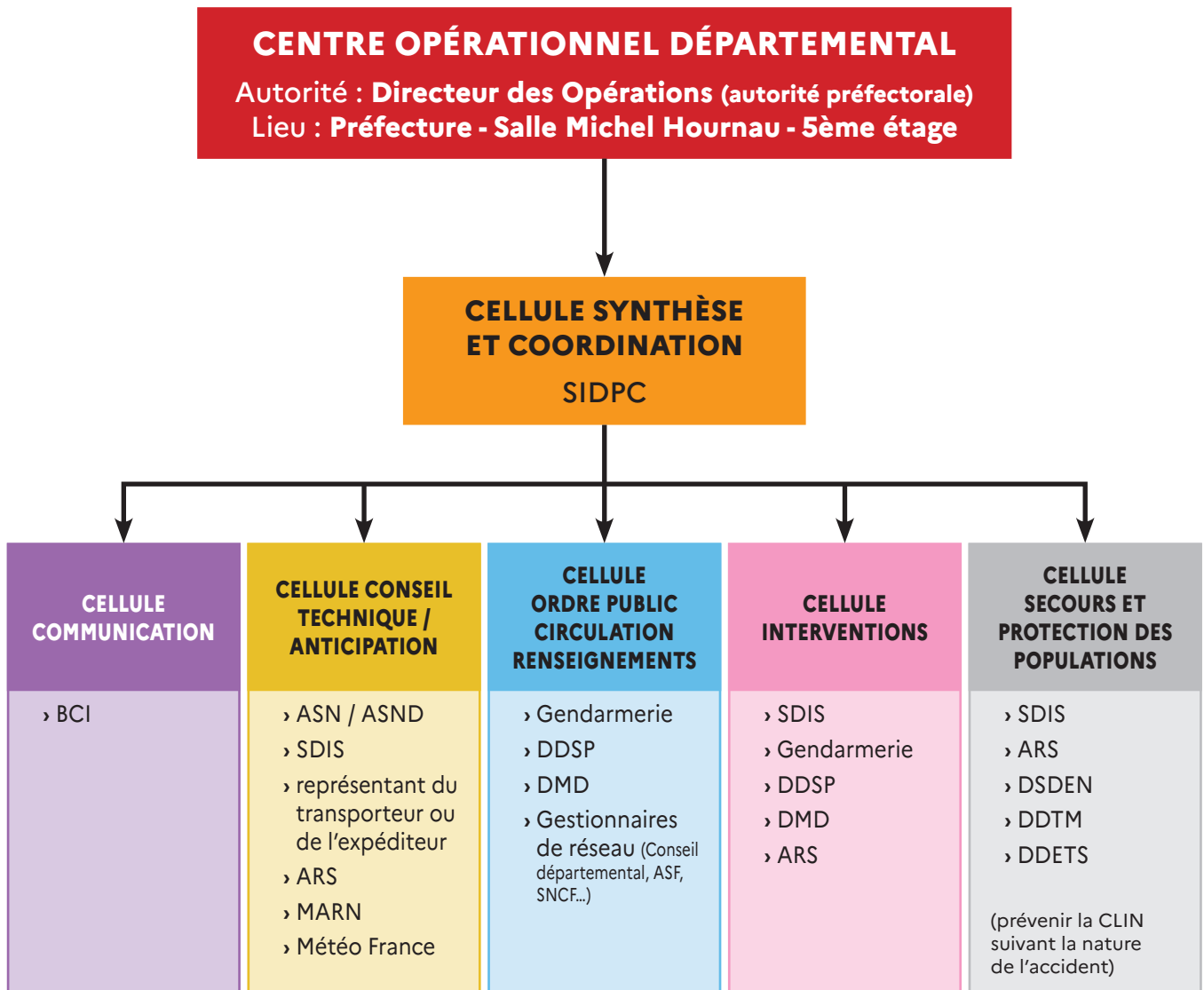
FR-alert

Inscrit dans la mise en œuvre de la directive européenne 2018/1972 du 11 décembre 2018, ce dispositif a vocation à devenir un outil majeur de la gestion de crise. FR-Alert permet une alerte des populations, géographiquement ciblées, contenant des consignes de comportement. Il est intrusif en ce qu'il ne nécessite aucun téléchargement, ni autorisation de détenteur du téléphone et donne la faculté, en situation de crise ou d'urgence absolue, de diffuser un message d'alerte sur les téléphones mobiles.

(Cf. Disposition générale ORSEC Communication de crise, mis à jour le 04 juillet 2022)

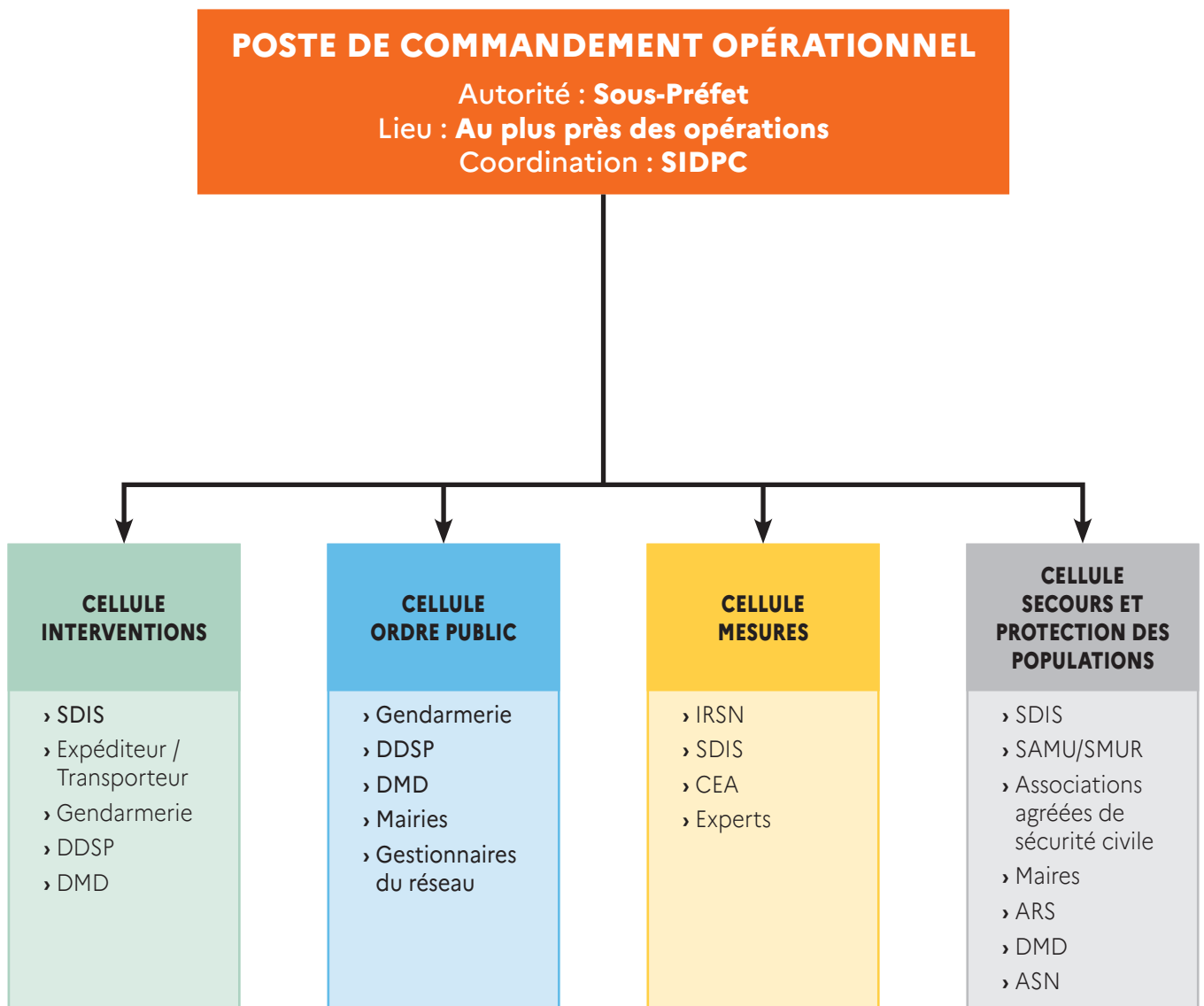
ORGANISATION DE CRISE LOCALE

4.1 – Centre Opérationnel Départemental (COD)



Toutefois, afin de conserver une certaine souplesse dans sa mise en œuvre et sa montée en puissance, cette organisation est ADAPTABLE.

4.2 – Poste de Commandement Opérationnel (PCO)



LES FICHES MISSIONS

1 – L'autorité préfectorale / SIDPC.....	99
2 – BCI.....	99
3 – Maire.....	99
4 – SDIS.....	100
5 – Police / Gendarmerie.....	100
6 – ARS.....	101
7 – SAMU.....	101
8 – Conseil départemental.....	102
9 – DIRA – DIRSO – ASF – Atlandes – A'lienor.....	102
10 – Bordeaux Métropole.....	103
11 – Appui technique routes – BSR Otsr.....	103
12 – DREAL.....	103
13 – DDTM.....	104
14 – MÉTÉO-FRANCE.....	104
15 – GPMB.....	105
16 – SNCF.....	105

1 – L'autorité préfectorale / SIDPC

L'autorité préfectorale service interministériel de défense et de protection civile (SIDPC)

- décide de l'activation du plan TMD ;
- s'assure du bouclage des zones d'exclusions / mises à l'abri ;
- procède à l'alerte des services et des autorités ;
- active et anime le COD en lien avec les services ;
- active et anime le PCO en lien avec les services ;
- tient la main courante partagée au COD et au PCO ;
- remonte l'information aux instances zonales et nationales ;
- coordonne l'action publique avec l'ensemble des moyens humains et matériels publics ou privés ;
- sollicite, si besoin, l'assistance technique du TRANSAID ou autres réseaux d'experts ;
- fait appel, en cas de crise importante, à la mission d'appui en situation de crise (MASC).

2 – BCI

Bureau communication interministériel (BCI)

- organiser la communication ;
- élaborer des points de situation à l'intention des médias ;
- tenir la main courante des contacts presse et conserver chronologiquement tous les communiqués ;
- répondre aux sollicitations des médias.

3 – Maire

Maire

- envoyer un représentant au PCO ;
- activer le PCS (si il existe) pour notamment participer :
 - › aux mesures de protection éventuelle des populations exposées ainsi qu'à l'évacuation et à la fermeture des installations publiques communales (écoles, garderies, crèches, salles de sport,...) ;
 - › à l'alerte et à l'information de la population communale après validation par l'autorité préfectorale ;
 - › à la prise en charge et à l'hébergement des rescapés et des personnes déplacées ou évacuées ;
 - › à la mise en place d'une chapelle ardente et d'un dépôt mortuaire s'il y a lieu.

4 – SDIS

Service départemental d'incendie et de secours (SDIS)

- alerte et informe les autorités compétentes, à savoir : préfecture, mairie, gendarmerie ou police, SAMU si présence de victime ;
- participe au gréement des différents PC (COD et/ou PCO) ainsi qu'à l'intervention sur les lieux de l'accident ;
- sur les lieux :
 - › réalise le secours d'urgence (secours des blessés et extinction du sinistre s'il y a lieu) ;
 - › met en place un périmètre de sécurité ;
 - › réalise les mesures visant à limiter toute diffusion atmosphérique gazeuse ;
 - › engage les 1ères mesures visant à limiter, endiguer, confiner ou obturer l'écoulement de fluide ;
 - › met en oeuvre les décisions du DO pour ce qui le concerne ;
 - › réalise l'évacuation et la mise à l'abri des populations concernées.
- au COD, engage :
 - › un officier spécialisé en risques chimiques au sein de la cellule «conseil technique» ;
 - › un officier au sein de la cellule «intervention» ;
 - › un officier au sein de la cellule «secours et protection des populations» (si celle-ci est créée) ;
 - › conseille les autorités sur les risques liés aux substances.
- au PCO, engage :
 - › un officier au sein de la cellule «intervention» ;
 - › un officier au sein de la cellule «secours et protection des populations» ;
 - › un officier spécialisé en risque chimique au sein de la cellule «mesure».
- assure la coordination opérationnelle des secours et met en oeuvre un moyen mobile de commandement et transmission.

5 – Police / Gendarmerie

Police / Gendarmerie

- assure l'ordre public ;
- réalise le bouclage des zones dont l'accès réglementé et participe à la mise en place des périmètres de sécurité ;
- prend contact avec les services municipaux pour leur apporter un appui pour le balisage et mise en place de la signalisation (petites communes) ;
- participe à la mise en oeuvre des mesures de protection décidées par l'autorité préfectorale ;
- si nécessaire, canalise les itinéraires d'évacuation de la population ;
- informe le procureur de la République ;
- procède aux constatations (enquête judiciaire).

L'Hôtel de police de Bordeaux dispose de tenues NRBC afin d'intervenir conjointement avec le SDIS. Il est nécessaire de prendre en compte le temps d'habillage des patrouilles en tenue NRBC : 25-30 min.

Dans le cadre d'un accident d'un transport militaire sur la voie publique le commandant de groupement de gendarmerie départementale assure la fonction d'autorité militaire territoriale. À ce titre, il est l'interlocuteur des représentants locaux des pouvoirs publics pour toutes questions relatives à la sécurité nucléaire.

6 – ARS

Agence régionale de santé

- Transmet la pré-alerte / alerte aux établissements de santé et médico-sociaux, aux responsables de la distribution d'eau potable et aux gestionnaires de baignades potentiellement impactés ;
- exploite la liste des victimes / impliqués, sur appui de SINUS, et en lien avec le SAMU ;
- recense les capacités d'accueil ;
- propose l'activation du plan départemental de mobilisation ou du plan zonal de mobilisation ;
- met à disposition la liste des moyens de transports sanitaires ;
- recueille tous les éléments concernant les produits dangereux ;
- en cas de suspicion de pollution, dirige les opérations de prélèvements et d'analyse de l'eau ;
- prend part à l'élaboration des communiqués de presse.

7 – SAMU

Service d'aide médicale urgente

- participe à l'organisation de la chaîne médicale, en collaboration avec le SDIS ;
- s'appuie de l'expertise du CAP-TV de Bordeaux ;
- mobilise le réseau des EPI et des stocks d'antidotes adapté au toxique ;
- déclenche le plan blanc si besoin ;
- s'assure en lien avec l'ARS, de la disponibilité des moyens d'hospitalisation ;
- mobilise les moyens de transports sanitaires ;
- active la CUMP si besoin ;
- coordonne l'évacuation des patients.

8 – Conseil départemental

Services concernés en charge des routes : conseil départemental

- met en place la signalisation nécessaire ;
- prend toutes les dispositions pour s'assurer de la disponibilité de moyens de transports collectifs (Bordeaux métropole) ;
- fournit les moyens lourds de génie civil et de levage (Bordeaux métropole) ;
- remonte l'information au COD, à son représentant ou à l'appui technique route BSR.

Post-accidentel

- mise en place d'un zonage post-accidentel ;
- s'il y a lieu, mise en place d'actions de protection des populations :
- recensement de la population concernée ;
- prise en charge sanitaire ;
- restrictions de consommation et de commercialisation ;
- restrictions d'accès dans la zone de forte contamination ;
- gestion de la ressource en eau ;
- s'il y a lieu, mise en place d'actions de protection, de nettoyage et de suivi de l'environnement.
- s'il y a lieu, mise en place d'actions de protection, de nettoyage et de suivi de l'environnement ;
- communication pour notamment informer la population des actions de protection des populations et de l'environnement.

9 – Service en charge du réseau routier impacté

Services en charge du réseau routier impacté DIR Atlantique (Rocade-A63-A62-RN89-RN10- A660/RN250) DIR Sud-ouest (RN524), ASF - Vinci Autoroutes (A10-A62-A89), Atlandes (A63) , A'lienor A65

- mettent en place la signalisation nécessaire aux déviation et périmètre de sécurité en lien avec les forces de l'ordre ;
- contact le dépanneurs agréés et autres moyens lourds disponibles adaptés à la situation (moyens de levage, nettoyage...);
- diffuse l'information sur PMV , site/abonnés Bison Futé, radio 107.7 ;
- remonte l'information au COD, en lien avec l'appui technique route BSR ;
- remonte l'information à la cellule routière zonale.

10 – Bordeaux-Métropole

Services concernés en charge des routes : Bordeaux Métropole (28 communes)

- met en place la signalisation nécessaire ainsi que les dispositifs de fermeture et déviation de voies ;
- communique les impacts en matière de circulation auprès des usagers de la route (PMV, réseaux sociaux, site internet...);
- prend toutes les dispositions pour s'assurer de la disponibilité de moyens de transports collectifs ;
- fournit sur demande exprès du COD les moyens lourds de génie civil et de levage ;
- met à disposition sur demande de l'autorité préfectorale un représentant au COD ;
- appui au besoin la ou les communes concernées dans le cadre des opérations de prise en charge ou de mise à l'abri des personnes déplacées ou évacuées.

11 – Appui technique route-BSR/Otsr

Services en charge des routes : Appui technique route - BSR/Otsr

- participe au COD en cas de besoin ;
- assure le lien et la coordination des mesures avec l'ensemble des gestionnaires routiers concernés et les forces de l'ordre ;
- assure si besoin la coordination avec l'appui technique du département voisin ;
- produit les éléments de communication spécifiques aux mesures routes, pour le BCI ;
- assure la remontée d'information à la cellule routière zonale (CRZ / COZ) en fonction de l'impact zonal des mesures sur les autoroutes du département ;
- propose des mesures d'information ou de délestage en protection de la zone.

12 – DREAL

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

- apporte un appui sur la réglementation des transports publics de marchandises : contrôle de l'application de la réglementation sociale européenne et de la réglementation technique applicable aux véhicules ;
- participe à l'identification du transporteur public routier (accès au registre régional Nouvelle Aquitaine, possibilité de faire des recherches sur la base de données nationales GRECO - une nouvelle base de données nationale qui va remplacer GRECO et sera mise en place courant 2023 « ORCET ») ;
- participe à l'établissement d'un diagnostic précis et des mesures à prendre, notamment au regard de la population et de l'environnement ;
- collecte les éléments techniques disponibles et sollicite l'aide de la CASU ;
- constitue, si nécessaire, une cellule de crise DREAL.

13 – DDTM

Direction départementale des territoires et de la mer

- identifie les entreprises de travaux publics et de transports nécessaires à la résolution de l'événement et propose au DOS les ordres de réquisition éventuels ;
- élabore si besoin un arrêté de restriction ou d'interdiction de la navigation sur les espaces navigables de la Gironde concernés (fleuve, rivière, lac...) en lien avec les gestionnaires identifiés (EDIDOR, VNF, capitainerie de Grand Port Maritime de Bordeaux,...) en l'adaptant selon le secteur à la réglementation de police de la navigation en vigueur (maritime et/ou fluvial) (*Cf. annexe 9 : arrêté d'interdiction de la navigation concernant l'estuaire exclusivement*) ;
- en appui à la DREAL, si besoin, assure le rôle de police des cours d'eau en cas de pollution des eaux intérieures, en liaison avec l'office Français de la biodiversité (OFB) ;
- élabore si besoin, un arrêté d'interdiction de la pêche, de la chasse et de la destruction par les particuliers des espèces de gibiers classées nuisibles dans la zone placée sous contrôle.

14 – Météo-France

Météo-France

- fournit une analyse rapide des conditions météorologiques observées et prévues dans les 3 prochaines heures sur le lieu de l'accident ;
- si nécessaire et en disposant de données relatives au rejet, met à disposition dans un délai d'environ 2 heures les résultats expertisés d'un modèle de dispersion de polluant ;
- établit des bulletins de prévisions réguliers (toutes les 3 heures) jusqu'à la fin de l'alerte.

15 – GPMB

Grand port maritime de Bordeaux (GPMB)

- la réglementation applicable au niveau maritime est l'IMDG (International Maritime Dangerous Goods), elle est complétée au niveau portuaire par le RPM (règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses) national ;
- la réglementation concernant le TMD par voie terrestre (ADR) ou ferroviaire (RID) et applicable dans l'enceinte du port ;
- un RPM local, reprenant les spécificités du port, est également existant, ce dernier est signé par l'autorité préfectorale départementale après instruction par la DREAL d'une étude de danger ;
- un tableau récapitulatif se trouve en annexe du RPM local pour l'ensemble des classes de marchandises dangereuses ;
- l'autorité préfectorale départementale peut, après avis du conseil supérieur de la prévention des risques technologiques, accorder des dérogations aux dispositions du présent règlement ou du règlement local, pour des opérations ponctuelles de transport ou de manutention qui sont soit interdites, soit effectuées dans des conditions différentes de celles prévues, dans la mesure où il s'agit d'opérations de transport ou de manutention, précisément définies et limitées dans le temps.

Le demandeur doit adresser à l'autorité préfectorale départementale concernée une demande faisant apparaître de façon claire et synthétique :

- › les dispositions réglementaires auxquelles il souhaite déroger ;
- › les motifs pour lesquels il ne peut respecter ces dispositions ;
- › les éventuelles mesures alternatives destinées à assurer un niveau de sécurité équivalent.

En cas d'urgence motivée, l'autorité préfectorale départementale peut accorder une dérogation sans consulter le conseil supérieur de la prévention des risques technologiques (CSPRT). Toutefois, si cette dérogation concerne des matières radioactives de la classe 7, il doit consulter l'autorité de sûreté nucléaire.

Une copie de la dérogation est transmise par l'autorité préfectorale, l'ayant délivrée, au ministère chargé des transports, mission du transport des matières dangereuses, ou à l'autorité de sûreté nucléaire pour les matières radioactives de la classe 7 afin d'en informer le CSPRT. La durée de validité de cette dérogation ne peut être supérieure à 6 mois. Si le demandeur souhaite que cette dérogation soit prorogée, le renouvellement de la dérogation est soumis à l'avis du CSPRT.

- Les personnes responsables à contacter au GPMB :
 - › Loïc Sinquin, commandant de port, loic.sinquin@gpmb.fr, 02 64 46 00 44.
 - › Alexandre Vieillefosse, chef de service Sécurité & Santé au Travail, alexandre.vieillefosse@gpmb.fr.

16 – SNCF

Société nationale des chemins de fer français (SNCF)

Le centre opérationnel de gestion des circulations (COGC) a une permanence H24, qui doit :

- assurer l'alerte conformément au plan interne de de la SNCF ;
- assurer la régulation du trafic ferroviaire et interrompre si nécessaire la circulation des trains sur les lignes, ou portion de ligne, impactées par le sinistre ;
- informer les usagers des perturbations du réseau et des risques encourus ;
- conseillers les secours sur les risques particuliers (alimentation électrique...) et mettre à disposition des secours, le cas échéant, des éléments techniques spécifiques ;
- faciliter l'accès aux secours et aux forces de l'ordre.



ANNEXES



**ANNEXE 1 : CONTACTS GESTIONNAIRES RÉSEAU
ROUTIER ZONE SUD-OUEST**

ANNEXE 2 : RÉSEAU FERRÉ DE FRET



ANNEXE 4 : POSTES DE CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT MARITIME

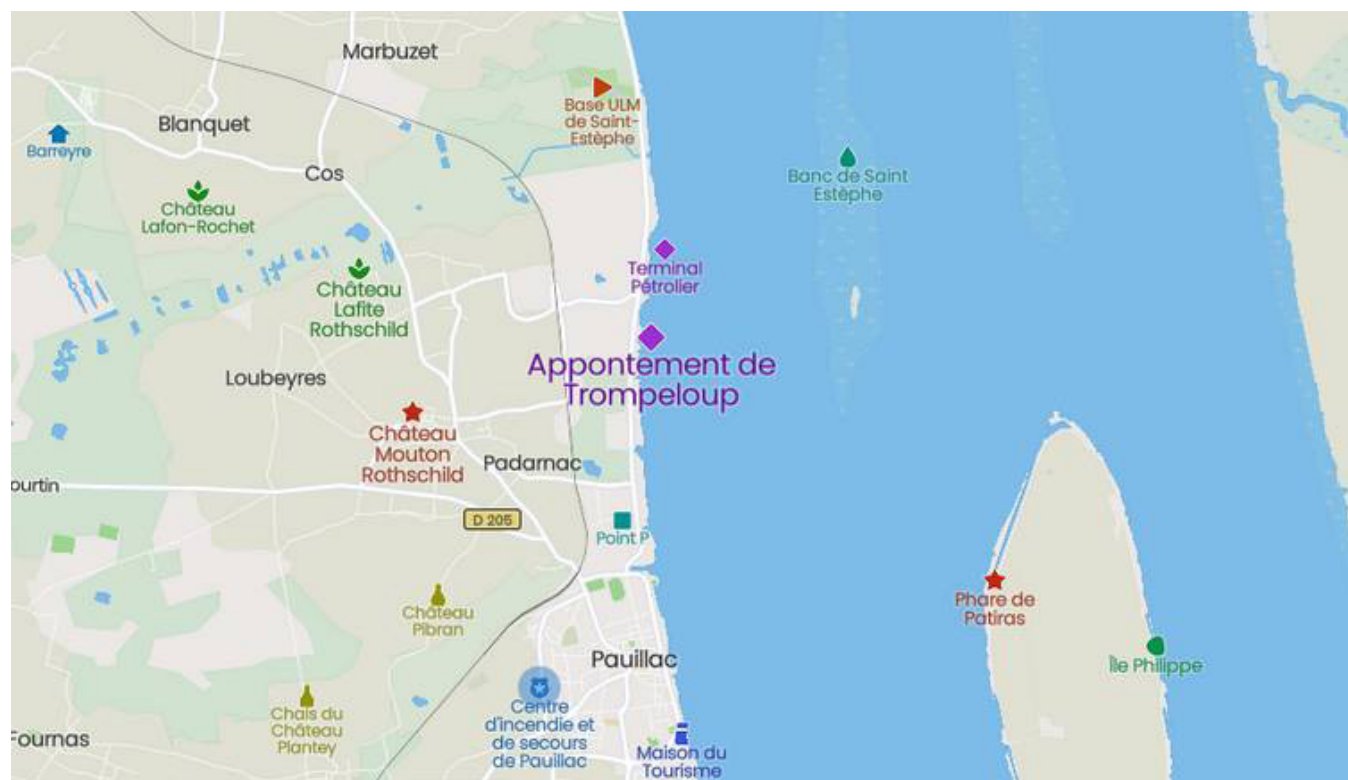
Terminal de Blaye



Terminal du Verdon



Appontement de Trompeloup (Paulliac)



Terminal du bec d'Ambès

Grand Port Maritime de Bordeaux

1 Bureau des Officiers de Port

2 Docks des Pétroles d'Ambès (DPA)

3 Nouryon Pulp and Performance Chemicals

4 Zone d'activités d'Ambès

5 Pipeline DPA (Ambès - Bec d'Ambès)

6 Pipeline SPBA (Ambès - Bassens)

7 Cobogal (C^h Bordelaise de gaz liquéfié)

8 Pipeline Evonik-Cobogal

9 Pipeline Cofrblack

10 Vermillon Rep

11 Pergulhem

12 Liant Distribution

13 SPBA (Société Pétrolière du Bec d'Ambès)

14 Pipeline Vermillon

15 EDF

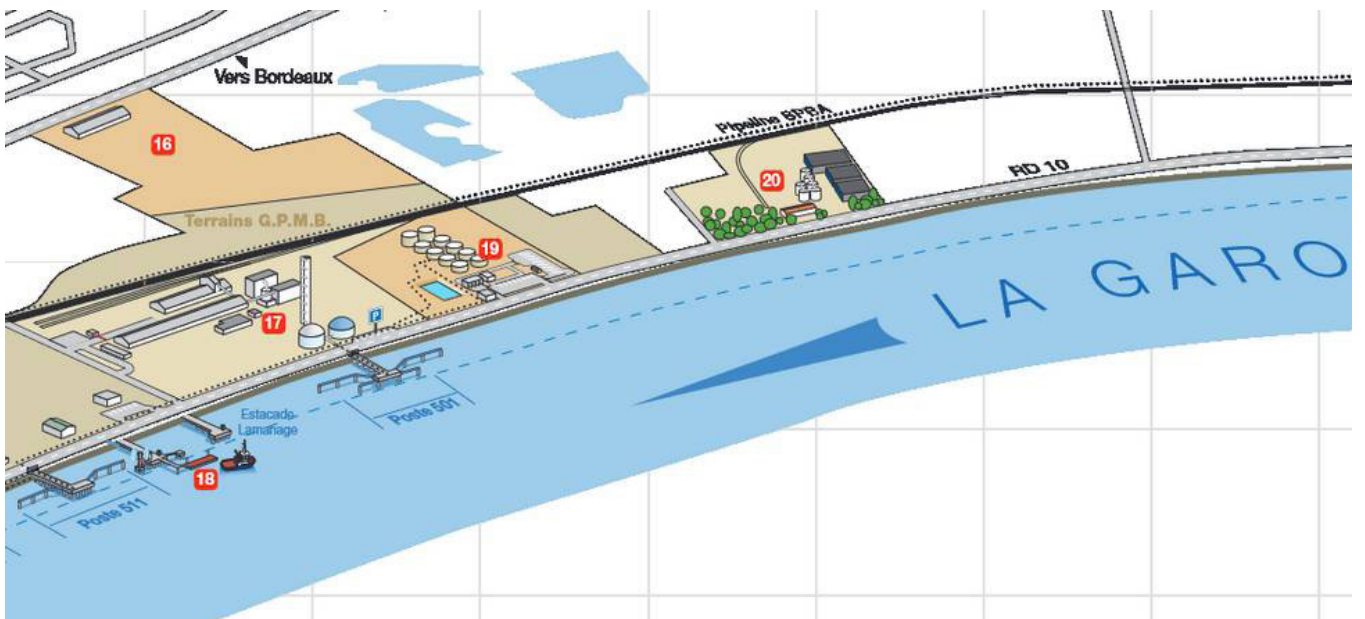
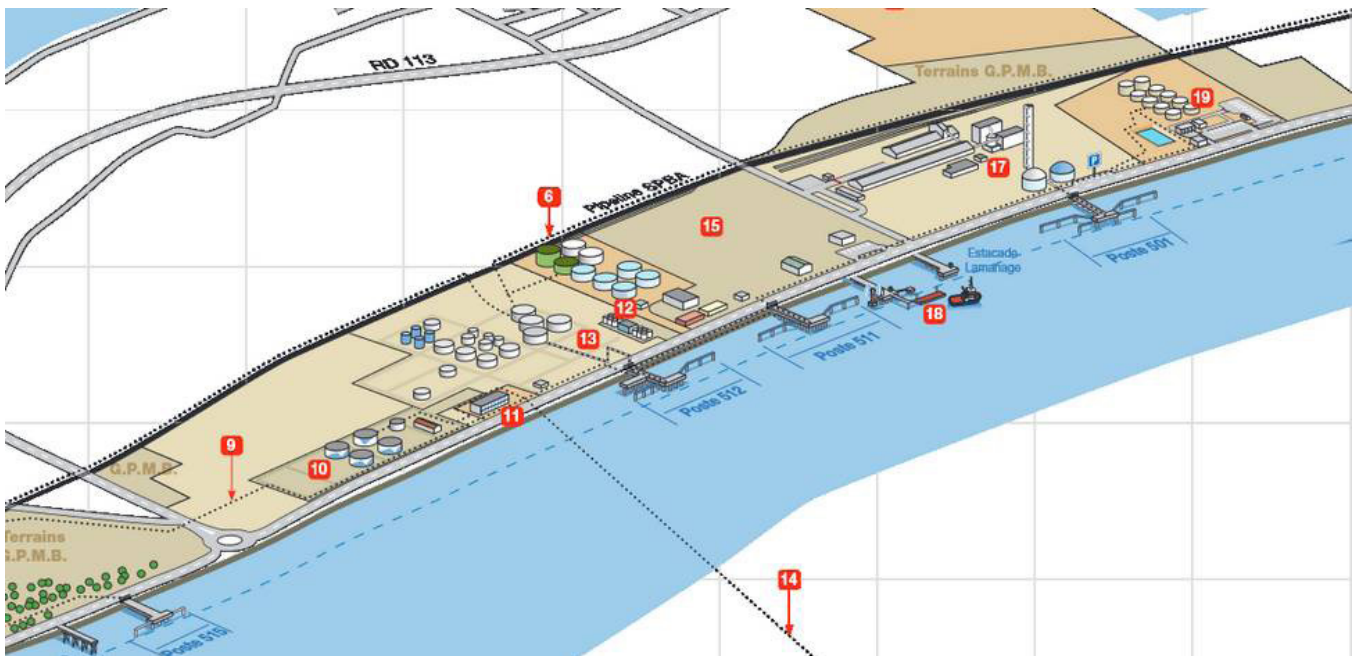
16 KP1

17 Yara

18 Estacade remorqueurs

19 Entrepôts Pétroliers de la Gironde (EPG)

20 Docks des alcools Bernard



Terminal de Bassens

- | | |
|---|--|
| 1 Société d'investissement Ambarès (Groupe Charles André) | 12 Terminal logistique Sea Invest Bordeaux |
| 2 Humann Taconet | 13 Simorep & Cie - Caoutchouc Synthétique Michelin |
| 3 Foresa France | 14 Unibéton |
| 4 Pôle de valorisation des produits de seconde vie | 15 CTIMSO |
| 5 Dock des Pétroles d'Ambarès (DPA) | 16 Silos d'Aquitaine In Vivo |
| 6 PFT (Groupe Péchavy) | 17 Saipol SAS (Dlestor) |
| 7 Docks Maritimes | 18 Lesieur (Groupe Avril) |
| 8 Ortec | 19 Selhelec |
| 9 Gaia | 20 Sea Tank Bordeaux |
| 10 Seosse | 21 STVA (Groupe CAT) |
| 11 Azura | 22 Lafarge ciments |

- | |
|---|
| 23 Sea Invest Bordeaux terminal engrais |
| 24 Sea Invest Bordeaux terminal marchandises diverses - Bassens Docks |
| 25 Sea Invest Bordeaux terminal minéralier |
| 26 AS24 |
| 27 Sea Invest Bordeaux ateliers |
| 28 Bureaux Sea Invest Bordeaux |
| 29 Sea Invest Bordeaux terminal agro-alimentaire |
| 30 Sea Invest Bordeaux terminal containers |

Grand Port Maritime de Bordeaux

- | |
|--|
| 31 Ateliers portuaires |
| 32 Bureaux Bordeaux Opération Portuaires (BOP) |
| 33 Slap |
| 34 Clean 33 |
| 35 Sevia |
| 36 Ponticelli Frères |

Grand Port Maritime de Bordeaux

- | |
|---|
| 37 PCS - Entrée principale / Poste de garde |
| 38 Gare de Bassens Appontements |
| 39 Sarp Sud-Ouest |

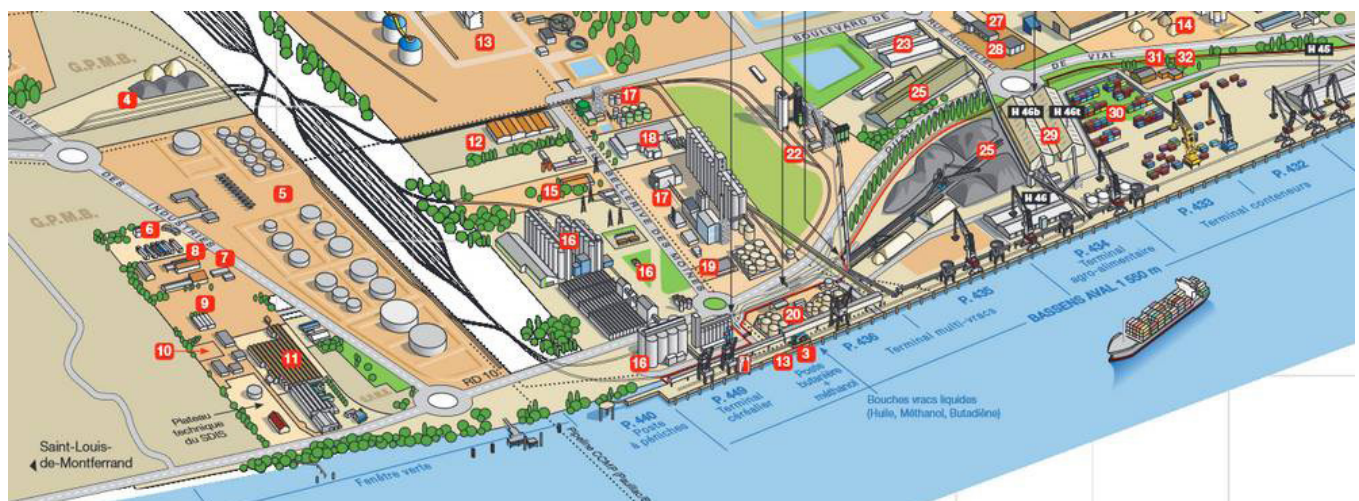
- | |
|---|
| 40 Lafon-Madic |
| 41 Cerezagrl |
| 42 CD Trans (Groupe Charles André) |
| Grand Port Maritime de Bordeaux |
| 43 Forme de Radoub N°3 |
| 44 Section entretien |
| 45 Dalle Imperméabilisée avec récupération des eaux (démantèlement) |

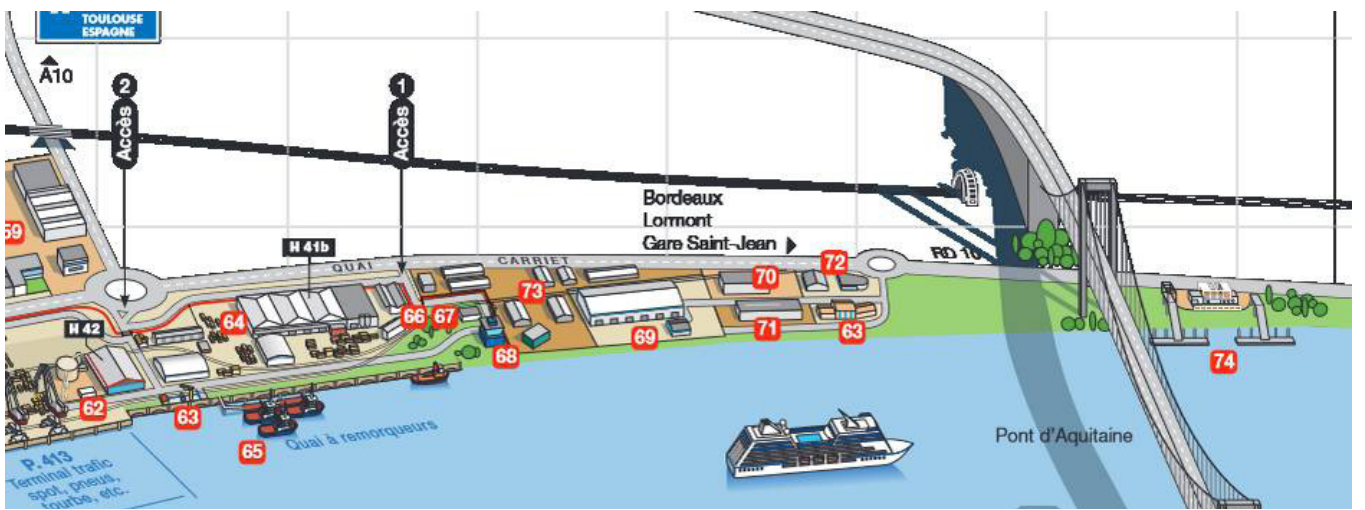
- | |
|--|
| 46 Atelier Bordeaux manutention |
| 47 Bordeaux manutention |
| 48 Foyer d'accueil des gens de mer - Escale Estuaire Gironde - EEG |
| 49 Samat |
| 50 SPBL-Sobtran-Resotrans |
| 51 Pilotage |
| 52 Douanes |
| 53 ISB Innovations Solutions Bois - Agence Simpla |
| 54 Loiret et Haentjens |
| 55 Jammes Industries |
| 56 Citram Aquitaine (Centre d'exploitation) |
| 57 Bureaux MPBLV |

- | |
|---|
| 58 AFM recyclage (Derichbourg) |
| 59 Groupe GT |
| 60 Stavi |
| 61 Terre-plein public marchandises diverses |
| 62 Sea Invest Bordeaux Cimait |
| 63 Société de lamanage du port de Bordeaux |
| 64 Hangar G.P.M.B. |
| 65 Compagnie de remorquage maritime de Bordeaux Bassens |

Grand Port Maritime de Bordeaux

- | |
|---|
| 66 Bureau département exploitation et travaux - site portuaire de Bassens |
| 67 Prestataire Unique de Circulation et de Maintenance (PUCM) |
| 68 Capitainerie du Port |
| 69 Entrepôt Montané |
| 70 Decoceram |
| 71 Pass Port |
| 72 CRDH 33 Aquitaine |
| 73 Parc d'activité Docks Maritimes |
| 74 Halte Nautique de Lormont |





Circulaire

Technique

Réf : T 615
Date : septembre 2016



Dispositions du nouveau protocole

Le protocole TRANSAID est un dispositif d'aide des industriels aux services de secours, en cas d'accident ou d'incident de transport terrestre impliquant des marchandises dangereuses.

Il permet aux sapeurs-pompiers ou préfetures de bénéficier d'une assistance du secteur industriel et ainsi de conforter les décisions liées à la gestion de crise ou d'améliorer la réponse des services de secours.

En 2014, le protocole de 1987 a été actualisé : une version signée du Préfet, Directeur Général de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises au ministère de l'Intérieur, et du Président de l'Union des Industries Chimiques est à présent en vigueur.

Ce nouveau protocole introduit des notions permettant de lever les éventuels freins au déclenchement de TRANSAID ou à l'adhésion au protocole.

Cette note a pour objet d'en préciser les nouvelles dispositions.



Union des Industries Chimiques
Le Diamant A
92909 La Défense cedex
© Tous droits réservés



I. Objectifs de la réactualisation du protocole

Le premier protocole TRANSAID a été signé entre le ministère de l'Intérieur et l'UIC en 1987, dans un contexte tout autre que celui dans lequel services de secours et industriels évoluent aujourd'hui :

- Le mode de fonctionnement des services publics était différent, les sapeurs-pompiers étaient moins spécialisés que maintenant ;
- Le mode de fonctionnement des industriels était très différent, la pression réglementaire était moindre, leurs obligations, notamment au regard des moyens qu'ils doivent maintenir sur site, étaient tout autres ;
- L'environnement législatif et réglementaire a évolué, par exemple avec la loi 2004-811 de modernisation de la Sécurité Civile ;
- Les modes de communication ont grandement évolué, avec l'apparition des téléphones portables et d'internet.

Les dispositions de ce protocole étaient donc obsolètes.

Par ailleurs, il a pu être observé certains freins :

- Des freins au déclenchement de TRANSAID
 - L'utilisation du régime de réquisition entraînait souvent la question du **financement** des interventions : les services de secours, ne pouvant envisager le paiement éventuel des interventions des industriels, préféraient se passer du service offert par les exploitants à travers TRANSAID.
Ici, un problème financier, mais avant tout administratif, venait ralentir la réponse et détériorer la gestion de crise,
 - La mauvaise connaissance du protocole, voire de son existence même, empêchait bien évidemment toute sollicitation.
La méconnaissance de l'expertise et des moyens que les industriels sont susceptibles de déployer sont également un frein.
Mais il s'agit là d'un travail de communication qu'il n'a pas été question de traiter dans le nouveau protocole ;
- Des freins à l'adhésion au protocole
 - Les exploitants susceptibles d'intervenir au côté des sapeurs-pompiers se posaient la question de savoir si leur **responsabilité** était engagée, en cas d'accident ou d'incident lors de l'intervention, alors que le personnel du site est justement en dehors du site.

Il est donc apparu nécessaire, voire urgent, de procéder à la mise à jour des dispositions du protocole, afin de lever ces freins et d'accélérer le développement du réseau.

II. Fonctionnement

Le protocole TRANSAID permet aux entreprises d'apporter leur assistance technique au directeur des opérations de secours (le DOS), en cas d'accident ou d'incident de transport terrestre impliquant des marchandises dangereuses.

II. 1. Niveaux d'expertise

Le degré d'assistance des entreprises dépend de leur capacité à déployer des moyens humains ou matériels.

Ainsi, chaque site se déclare compétent pour un certain nombre de produits et associe à chaque produit un niveau d'assistance :

- **Niveau 1 Renseignements à distance**
L'exploitant apporte son expertise sur le(s) produit(s) impliqué(s), par téléphone ou par mail. Dans ce cas, il n'y a pas de déplacement sur les lieux de l'accident.
- **Niveau 2 Conseil sur les lieux de l'intervention**
L'exploitant intervient directement sur le lieu de l'accident pour conseiller les services de secours au plus près du lieu de l'accident. Cela lui permet de bien apprécier les événements, de mieux évaluer les besoins, d'orienter son expertise.
- **Niveau 3 Assistance sur les lieux de l'intervention**
L'exploitant intervient directement sur le lieu de l'accident avec des moyens humains et matériels, en complément de ceux des services publics d'incendie et de secours.

Un même site peut proposer plusieurs niveaux, selon les produits dont il a l'expertise.

II. 2. Engagements

Les conseils et avis donnés par l'exploitant ne peuvent être garantis par l'entreprise, en raison notamment de l'incertitude quant à l'utilisation qui pourra être faite de ses conseils ou avis.

Par ailleurs concernant les renseignements à distance (niveau 1), il peut être difficile pour l'exploitant d'évaluer les conditions exactes de l'accident et la situation dans laquelle se trouve la marchandise ou le produit dangereux.

D'une manière générale, les entreprises ne sont pas tenues à une obligation de résultats, tout comme les services de secours.

Mais contrairement aux services de secours, elles ne sont pas non plus tenues à une obligation de moyens : chaque site définit, au moment de la sollicitation, la possibilité de déployer des moyens humains ou matériels.

II. 3. Champ d'application

II. 3. 1. Modes

Le protocole TRANSAID vise les accidents ou incidents de **transport terrestre** : transport par route, par voie ferrée ou par voie de navigation intérieure.

Remarque Le principe de sollicitation du secteur industriel privé par les services publics de secours peut également s'appliquer au transport maritime.

En particulier, le réseau international MAR-ICE (*Maritime Intervention in Chemical Transport Emergencies*), construit entre le CEFIC¹, le CEDRE² et l'EMSA³, a pour objet d'encadrer ces interventions.



II. 3. 2. Lieu

Le protocole TRANSAID vise les événements de transport **en dehors des sites** industriels, c'est-à-dire sur les voies de transport (route, rail, fleuve) mais aussi sur les infrastructures de transport (parkings, gares de triage, ports).

En revanche, le dispositif peut également s'appliquer aux matériels de transport présents sur les sites industriels sur lesquels les sapeurs-pompiers sont susceptibles d'intervenir, comme sur les sites de stockage ou les entrepôts.

Ainsi, TRANSAID pourra être déclenché pour un accident ou un incident portant sur du matériel de transport (un équipement « transportable ») tel qu'une citerne mobile (iso-conteneur, installation roulante, iso-tank, etc.) c'est-à-dire sur un stockage mobile sur site, mais pas pour un événement portant sur une installation fixe telle qu'une cuve.

II. 3. 3. Produits

Le protocole TRANSAID est avant tout déclenché pour des accidents de transport impliquant les produits figurant dans la base de données.

En revanche, le dispositif s'appliquera de la même manière pour des produits n'y figurant pas, dès lors que l'entreprise sollicitée est déjà référencée dans la base.

Afin que la gestion de crise soit optimisée, il est important de préciser qu'une entreprise qui ne figure pas dans la base peut être sollicitée si elle répond à la demande des services publics. Dans ce cas, le dispositif TRANSAID s'applique, au bémol près que, si certains salariés de l'entreprise doivent quitter leur site, ils le feront sous ordre de réquisition du DOS et non sous simple sollicitation, comme le prévoit le protocole : cf. chapitre III.1.

¹ Conseil européen de l'industrie chimique

² Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux

³ *European Maritime Safety Agency* : agence européenne de sécurité maritime

III. Nouvelles notions

Deux notions phares apparaissent dans le nouveau protocole : d'une part, l'encadrement juridique des interventions, grâce au principe de sollicitation – qui remplace à présent le dispositif de réquisition – et au statut de collaborateur occasionnel du service public, et d'autre part, l'encadrement financier des interventions.

III. 1. Cadre juridique de l'intervention

III. 1. 1. Sollicitation

Le régime de sollicitation possède un encadrement jurisprudentiel ancien.

Le principe de ce régime est assez proche de celui de la réquisition. En particulier, les couvertures sont les mêmes : cf. chapitre III.1.2.

Mais industriels et services publics ont toutefois souhaité ne mentionner que la sollicitation comme cadre des interventions TRANSAID, afin d'en assouplir le fonctionnement :

- **Un exploitant peut refuser d'intervenir** s'il n'est pas en mesure de le faire ;
- **La question de la possible facturation de l'intervention doit être écartée** de la réflexion relative au déclenchement de TRANSAID (bien qu'en pratique, les choses ne changent pas sur ce point).

En ce qui concerne la possibilité offerte au site de refuser d'intervenir, il est clair que cette décision appartient à l'adhérent TRANSAID qui doit prendre en compte plusieurs paramètres, notamment :

- Son engagement dans le dispositif en tant que volontaire,
- Les exigences de son arrêté préfectoral en termes de moyens présents sur le site.

Sur ce dernier point, il aura veillé à organiser ses équipes selon ces exigences réglementaires, à articuler avec celles de son engagement.

Afin d'officialiser la sollicitation et afin que l'exploitant puisse y répondre favorablement et rapidement, il est demandé au DOS de lui envoyer la **fiche de « demande d'intervention d'une entreprise »**, annexée au protocole et disponible sur la page internet TRANSAID.

Mais une sollicitation opérationnelle par le commandant des opérations de secours (le COS) est également recommandée.

Ainsi :

- Soit l'exploitant reçoit une sollicitation du DOS, alors il devra veiller, en y répondant, à ce que le COS soit informé de son intervention ;
- Soit il est sollicité par le COS, alors il devra demander à recevoir une sollicitation officielle du DOS.

Commandant des Opérations de Secours

Le COS est l'officier sapeur-pompier en charge des opérations. Il assure le lien opérationnel entre ses équipes et l'intervenant TRANSAID. Il conseille le DOS.

Directeurs des Opérations de Secours

Le DOS est la plupart du temps le préfet (plus rarement le maire). Il est responsable des opérations : autorité de police administrative générale, il mobilise l'ensemble des moyens publics et privés pour la mise en œuvre des mesures directes et indirectes nécessaires à la gestion de crise.

Il est à noter que, si jamais le principe d'une sollicitation freine l'exploitant, il peut demander à être réquisitionné, le Préfet pouvant en effet toujours réquisitionner.

III. 1. 2. Collaborateur occasionnel du service public

L'article 5 du protocole TRANSAID précise que les personnes désignées par les entreprises pour intervenir dans le cadre du protocole bénéficient de la garantie due aux collaborateurs occasionnels du service public.

Le statut de collaborateur occasionnel du service public répond à deux conditions :

1. Il intervient effectivement de façon occasionnelle pour des missions incombant normalement au service public.
Ceci exclut donc les prestations de relevage, transport, évacuation ou traitement de déchets, etc. et, d'une manière plus générale, les prestations qui ne sont pas mandatées par un DOS.
L'intervention se fait donc pour le compte de l'Etat, des collectivités territoriales ou des établissements publics administratifs, comme les SDIS (Services Départementaux d'Incendie et de Secours).
2. Sa contribution est effectivement de service public, dans un but d'intérêt général :
 - Le bénévole doit intervenir de manière effective, justifiée et en tant que particulier ;
 - La collaboration se fait :
 - soit par un ordre express : la réquisition,
 - soit par demande : la sollicitation,
 - soit par démarche volontaire,
 - soit par intervention spontanée, sans accord de l'Etat, pour des motifs d'urgence, par exemple en cas d'intervention justifiée.

Dès lors que ces conditions sont respectées, c'est-à-dire que le statut de collaborateur occasionnel du service public est endossé par les personnes intervenantes, alors **le corps préfectoral ou le maire répond des fautes commises**, au même titre que pour un agent permanent.

Pour les dommages subis par l'intéressé, il y a réparation du préjudice de la même façon que pour un agent permanent, sauf s'il est démontré qu'il y a eu une imprudence. Pour cela, il sera nécessaire de prouver un lien de causalité entre le préjudice et la collaboration.

Ce qu'il faut retenir

Que l'exploitant ait été sollicité officiellement ou non, le salarié qui quitte le site à la demande des services de secours est « collaborateur occasionnel du service public » dès qu'il met le pied à l'extérieur du site. **Il est totalement couvert**, au même titre qu'un agent permanent des services publics : **la responsabilité de l'entreprise ne peut être engagée**.

On peut citer une circulaire du ministère de l'intérieur (Direction de la Sécurité Civile) du 4 octobre 1993 qui précise que **les « collaborateurs occasionnels [...] sont [...] couverts et indemnisés, par l'autorité détenant les pouvoirs de police**, en cas d'accident survenant lors des opérations de secours et pour le trajet allant du domicile au lieu d'intervention et retour. »

Code du travail

Il est très complexe d'appréhender le droit du travail appliqué aux collaborateurs occasionnels du service public.

Aussi est-il proposé ici de détailler les hypothèses qui ont été élaborées avec le ministère de l'Intérieur.

Pour les collaborateurs occasionnels du service public, on peut considérer qu'il y a suspension du contrat de travail en cas d'absence du salarié sur site, c'est-à-dire pendant la période de sollicitation.

Mais cette absence ne peut être décomptée des congés payés et le collaborateur conserve tous ses droits en matière d'avancement, d'ancienneté, d'évolution de salaire ou d'accès aux prestations sociales. Ainsi, en termes de maintien des avantages dont bénéficie le salarié, le temps de travail doit quand même considéré comme du **temps de travail effectif pour l'entreprise**.

Ainsi, en cas d'intervention la nuit ou un jour férié, les indemnités supplémentaires auxquelles le salarié travaillant lors de ces périodes spécifiques peut prétendre doivent être versées.

Certaines dispositions du Code du travail ne s'appliqueraient pas :

- Les Accidents du Travail ne seraient pas imputés à l'entreprise, tant en terme de statistiques que d'indemnités. Alors les frais médicaux, par exemple, ne seraient pas pris en charge par l'entreprise ;
- La durée maximale de travail autorisée pourrait être dépassée, ce qui est souvent observé dans le cadre du volontariat et très souvent observé dans le cadre de la gestion de crise. Toutefois on veillera à respecter les durées minimales de repos quotidien et hebdomadaire qui suivent l'intervention.

En cas de dommage causé à un tiers, le droit de la responsabilité administrative s'applique pleinement, à condition toutefois qu'il n'y ait pas de faute de la part du salarié.

En cas de dommage subi, il s'agit d'une responsabilité sans faute pour risque, endossée par l'Etat.

Dans le cadre d'une sollicitation, tout comme dans celui d'une réquisition, la responsabilité des dommages, au sens de la Responsabilité civile, est donc à la charge de l'Etat.

A ce titre, peut être cité un arrêt du Conseil d'Etat du 22 novembre 1946 (Commune de Saint-Priest la Plaine, n° 74725) dans lequel est reconnue une responsabilité sans faute de la collectivité pour les dommages subis par les collaborateurs sollicités (et non uniquement requis).

Il est à noter que, dans le cadre d'une sollicitation et contrairement au cadre de la réquisition, le lien se fait entre les pouvoirs publics et la personne physique et non avec l'entreprise.

On comprend donc là toute la pertinence de la fiche de « demande d'intervention d'une entreprise » et de son retour détaillé par le site sollicité.

III. 2. Cadre financier de l'intervention

La réglementation française, en particulier le code de la Sécurité intérieure, précise que :

- Les dépenses directement imputables aux opérations de secours sont prises en charge par le SDIS (que le SDIS mobilise les moyens pour son département ou pour un autre) ;
- Ces dépenses sont prises en charge par l'Etat si le préfet mobilise les moyens de son département pour le compte d'un autre département.

L'article 10 du protocole TRANSAID précise que les moyens et frais engagés par l'entreprise à la demande de l'autorité requérante sont pris en charge selon les conditions fixées par l'article L.742-11 du code de la Sécurité intérieure, c'est-à-dire par le SDIS.

En revanche, le nouveau protocole précise bien que **les entreprises s'engagent sur les aspects suivants :**

- Les personnels intervenant restent rémunérés par leurs employeurs respectifs. Il n'y a donc pas de prise en charge par le SDIS de la rémunération des intervenants privés, pour leur travail effectué pour le compte du SDIS ;
- Les entreprises ont en charge les coûts éventuels de maintien en état opérationnel des matériels dédiés.
Ainsi, la formation des salariés au protocole ou bien la maintenance du matériel ou des véhicules qui peuvent être dédiés aux interventions TRANSAID ne peuvent en aucun cas être facturées au SDIS ;
- Les entreprises s'engagent à limiter la demande de remboursement des frais liés aux matériels engagés aux seuls matériels consommables et matériels endommagés lors de l'intervention.
Cela peut être le cas, par exemple, d'une pompe qui se casserait lors de l'intervention auprès du SDIS.
Notons que cela ne s'est jamais produit en 30 ans de convention TRANSAID ;
- Les entreprises s'engagent à limiter la demande de remboursement des frais liés au personnel aux seuls frais engagés spécifiquement et exclusivement pour l'intervention : heures supplémentaires dédiées, heures d'astreintes dédiées.
Ainsi, en cas de dépassement d'heures pour les besoins exclusifs d'une sollicitation TRANSAID, alors l'entreprise a la possibilité de facturer ces heures dédiées.
Notons qu'en pratique, les entreprises ne facturent jamais ces heures, même si leur personnel en intervention peut bénéficier de rémunérations spécifiques.

Par ailleurs, afin de ne pas entraver l'opération de secours pour des raisons purement financières, il est souhaitable que l'entreprise sollicitée informe l'autorité requérante, dans la mesure du possible préalablement à son intervention, soit des éventuels frais qu'elle pourrait être amenée à facturer pour son intervention, soit que son concours n'occasionnera aucun frais.

Ce qu'il faut retenir

Dans la convention TRANSAID, la totale gratuité des interventions n'est bien sûr pas imposée aux exploitants. Les possibilités de facturation sont donc encadrées et restreintes.

Mais les 30 années d'expériences du dispositif TRANSAID ont prouvé que les entreprises faisaient intervenir leur personnel pour le compte des services de secours de façon **volontaire et toujours gratuite** : aucune facturation n'est connue à ce jour.

III. 2. 1. Rémunération du personnel intervenant

Les salaires du personnel intervenant (paye, indemnités, etc.) restent à la charge de l'entreprise **pendant toute la durée de l'intervention**.

Une demande de remboursement ne peut être envisagée que dans le cas où des frais liés à une rémunération spécifique et entièrement dédiée à l'intervention sont engagés. L'UIC souhaite que ses adhérents limitent au maximum ces demandes afin, d'une part de conserver les bonnes pratiques actuelles et, d'autre part de rassurer les services de secours et de les inciter à avoir le réflexe TRANSAID.

III. 2. 2. Coût lié au matériel engagé dans l'intervention

L'ensemble des coûts liés au matériel (achat, maintenance, exploitation, etc.) sont à la charge de l'entreprise, y compris pour une utilisation au cours de l'intervention.

Une demande de remboursement ne peut être envisagée que lorsque :

- du matériel a été utilisé et **consommé** spécifiquement pour l'intervention (le carburant des véhicules n'est pas considéré comme un consommable),
- du matériel a été **endommagé** lors de l'intervention.

Dans ces deux cas, on considère que le matériel pouvant faire l'objet d'une demande de remboursement doit être remplacé par l'entreprise.

IV. Conclusions

Les dispositions du nouveau protocole TRANSAID, détaillées ici, doivent permettre d'effacer les précédents freins au déclenchement de TRANSAID ou à l'adhésion au protocole par les industriels de la chimie et, ainsi, de consolider et de développer le réseau, tant du côté des services de secours (SDIS, préfectures, etc.) que de celui des industriels ou de leurs partenaires (transporteurs, etc.).

Le dispositif TRANSAID s'inscrit totalement dans l'initiative Responsible Care®, cet **engagement** commun de l'industrie chimique mondiale pour la gestion sûre des produits chimiques tout au long de leur cycle de vie et la promotion de leur rôle dans l'amélioration de la qualité de vie et leur contribution au développement durable.

En particulier, il contribue au respect du principe n°2 de la Charte Mondiale, visant à protéger les personnes et l'environnement par l'amélioration continue des performances en termes d'environnement, de santé, de sécurité ainsi que la sûreté des installations, procédés et technologies, et en favorisant une amélioration continue de la gestion et de la sécurité des produits chimiques tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

Contact : transaid@uic.fr

D'autres informations : transaid.uic.fr

ANNEXE 6 : DEMANDE D'INTERVENTION



ANNEXE

Demande d'intervention d'une entreprise face à un accident Transport Matières Dangereuses

Autorité requérante

Nom de l'autorité requérante :

Directeur des opérations de secours :

Téléphone :

Télécopie :

Courriel :

Description de l'accident

Mode <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Rail <input type="checkbox"/> Fleuve	Véhicule (s) impliqué(s)
	Lieu de l'accident
<input type="checkbox"/> Mise en difficulté – renversement de véhicule <input type="checkbox"/> Perte de confinement : fuite – déversement <input type="checkbox"/> Incendie – explosion <input type="checkbox"/> Blessure(s) liée(s) aux produits <input type="checkbox"/> Autre	Détails :

Matière (s) transportée (s)				
Désignation	N° ONU	Contenants : nb – type	GE	Quantité

Observations

Demande d'intervention

Nom de l'entreprise sollicitée :

Date et heure de la demande :

Date et heure de l'accord :

Aide		Demandée	Fournie	Refusée
Niveau 1	L'entreprise conseille à distance	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Niveau 2	L'entreprise conseille sur le lieu d'intervention	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Niveau 3	L'entreprise intervient sur le lieu d'intervention	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Modalités d'intervention

Nature des matériels engagés (niveau 3)	

Liste des personnels engagés (niveau 2 et 3)		Précisez le lieu et l'heure	
Nom	Prénom	Départ	Arrivée

Cette fiche doit être réalisée en 2 exemplaires, l'un restant à la société intervenante et l'autre à l'autorité bénéficiaire de l'intervention. Une copie sera également envoyée pour information, par l'autorité requérante, au centre d'appui régional.

Signature Autorité requérante

À _____, le _____

Signature Entreprise sollicitée

À _____, le _____



PRATIQUE

Fiche réflexe TRANSAID

utilisée par les sapeurs-pompiers ou les centres d'appui

Date :
Heure :

ACCIDENT	
Mode <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> Rail <input type="checkbox"/> Fleuve	Véhicule(s) impliqués(s)
	Lieu de l'accident
<input type="checkbox"/> mise en difficulté - renversement de véhicule <input type="checkbox"/> perte de confinement : fuite – déversement <input type="checkbox"/> incendie – explosion <input type="checkbox"/> blessures liées au produit <input type="checkbox"/> autre - - - - -	Description de l'accident

TRANSPORT	
EXPEDITEUR	Entreprise Lieu
TRANSPORTEUR	Entreprise
DESTINATAIRE	Entreprise Lieu

Matière(s) transportée(s)				
Désignation	N° ONU	Contenants : nb - type	GE	Quantité
<i>Ex : Soude</i>	<i>1824</i>	<i>1 citerne</i>	<i>II</i>	<i>23 m³</i>

Conditions météo	Mesures d'urgence mises en place	Services de secours informés

OBSERVATIONS

Centre d'appui TRANSAID

Interlocuteur	Fonction
Entreprise	Lieu
Téléphone	Télécopie
Mail	

Services de secours

INTERLOCUTEUR :

Lieu accident SDIS - CODIS autre :

Téléphone :

INTERLOCUTEUR :

Lieu accident SDIS - CODIS autre :

Téléphone :

Aide	demandée	fournie
Conseil sur le(s) produit(s)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Intervention	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Coordonnées prestataire de services	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Recherche dans la base de données TRANSAID	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Outils et contacts à disposition

Base de Données TRANSAID

Accès transaid.uic.fr identifiant ----- mot de passe -----

Manuel CANUTEC (guide des mesures d'urgence)

Ericards (fiches produits)

Accès www.ericards.net

CASU (Cellule d'Appui aux Situations d'Urgence)

Tél. : 03 44 55 69 99 Personne contactée -----

CEDRE

Tél. : 02 98 33 10 10 Personne contactée -----

Fiche téléchargeable sur transaid.uic.fr

ANNEXE 8 : INERIS

L'institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS) est un établissement public à caractère industriel et commercial, placé sous la tutelle du ministère chargé de l'environnement.

L'institut a pour mission de contribuer à la prévention des risques que les activités économiques font peser sur la santé, la sécurité des personnes et des biens, et sur l'environnement.

Depuis 2003, l'INERIS, avec l'appui du ministère chargé de l'environnement, s'est doté de la Cellule d'appui aux situations d'urgence (CASU), opérationnelle 24h/24 et 7 jours sur 7. La cellule apporte aux autorités publiques une aide à la décision immédiate en cas de dangers à caractère technologique avéré ou imminent pour l'homme ou l'environnement. Elle mobilise des équipes pluridisciplinaires d'astreinte et, selon les besoins, les moyens scientifiques et techniques de l'Institut.



Les experts de l'INERIS

Son système d'astreinte 24h/24 repose sur 2 permanents spécialisés, assurant le contact technique avec le demandeur, et un chef d'opération représentant la Direction générale de l'INERIS.

Adossée au potentiel d'expertise de l'Ineris, la CASU peut, selon les domaines d'intervention, mobiliser tout ou partie des capacités d'expertise de l'Institut. Son intervention, en tant qu'aide à la décision pour les autorités publiques, est établie par la circulaire interministérielle du 15 juillet 2005.

Domaines d'intervention

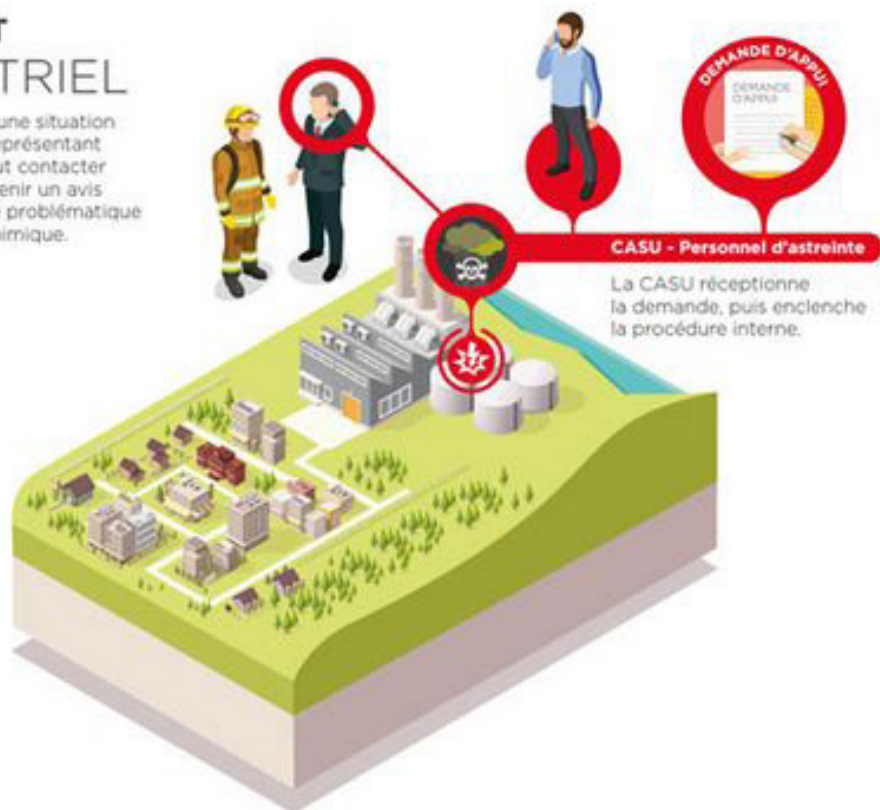
- › Dangerosité des substances ou des réactions chimiques directement incriminées ou celles qui sont susceptibles de se former au cours de l'accident (produits de décomposition, composants des fumées d'incendie...);
- › Accidentologie ;
- › Analyse des risques selon la caractéristique de l'évènement ;
- › Caractérisation des phénomènes dangereux et évaluation de leurs effets immédiats ou différés sur l'homme et/ou sur l'environnement (milieu naturel, bâtiments et infrastructures)
- › Évaluation des risques liés au dispositif de lutte contre le sinistre, en concertation avec les services de secours et ceux en charge de la gestion de l'accident ;
- › Prélèvements environnementaux et/ou des analyses à réaliser dans la phase d'urgence et de suivi immédiat.

Exemple d'interventions

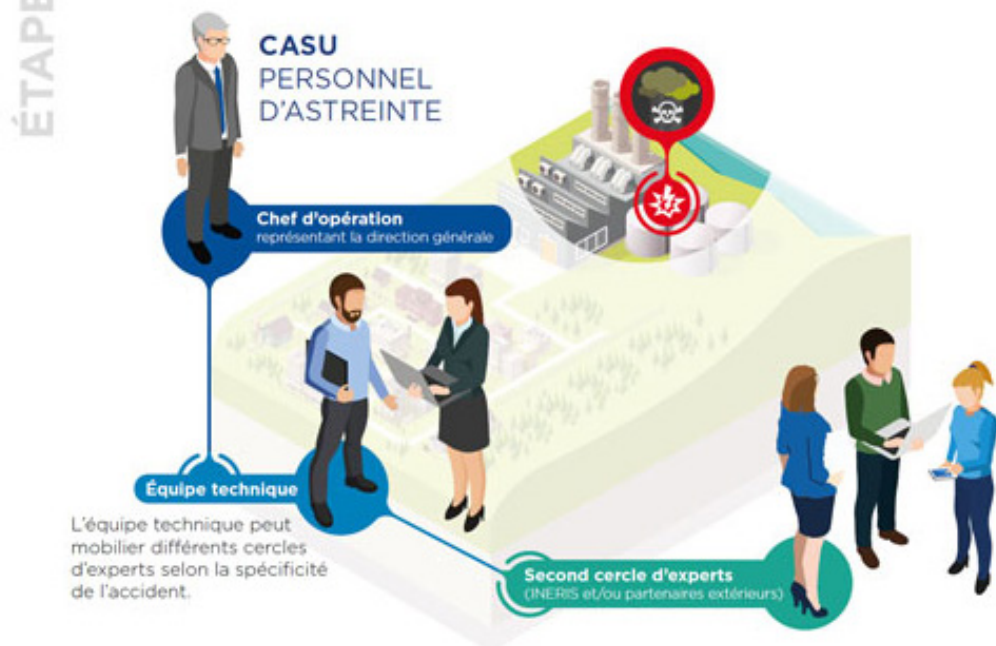
- › Identification des risques d'effets domino suite à un feu d'évent d'un stockage de produits inflammables dans une raffinerie ;
- › Expertise sur la toxicité des substances issues de la combustion incomplète des résidus d'un incendie dans un important stockage de produits dangereux ;
- › Évaluation des conséquences pouvant résulter de scénarios d'accident lors d'une opération de relevage d'un wagon de transport de matières dangereuses ;
- › Expertise sur les risques toxiques, d'explosion et de contamination du milieu, pour différents scénarios de déchargement d'une barge de benzène accidentée sur le Rhône.

ÉTAPE 1 ACCIDENT INDUSTRIEL

Lorsque survient une situation accidentelle, un représentant d'une autorité peut contacter la CASU pour obtenir un avis technique sur une problématique liée à un risque chimique.



ÉTAPE 2 ACTIVATION DE LA CASU



3 ÉTAPE

AVIS TECHNIQUE : La réponse de la cellule au demandeur



Arrêté préfectoral portant interdiction totale exceptionnelle de la navigation



Direction départementale des territoires
et de la mer de la Gironde

Arrêté du [...]

portant interdiction totale exceptionnelle de la navigation

sur [les eaux maritimes de l'estuaire de la Gironde, et/ou la Garonne et/ou de la rivière Dordogne (à préciser)]

compte tenu de la situation d'urgence suite à [...]

Le Préfet ou La Préfète de la Gironde ou de zone

VU le code des transports, notamment ses articles L5331-2, L5331-7, L5331-8, L5331-10, et R5333-1 à R5333-28 constituant le règlement général de police des ports maritimes, et ses articles L4241-1 et R4241-1 et suivants, constituant le Règlement général de police de la navigation intérieure ;

VU l'arrêté inter-préfectoral du 7 décembre 2015, portant règlement particulier de police de la navigation dans les eaux maritimes de l'estuaire de la Gironde, de la Garonne, et de la Dordogne modifié par l'arrêté inter-préfectoral du 09 août 2016 et 21 juillet 2017 ;

[visa Préfet : voir répertoire « arrêté nomination préfet » copié/collé texte « Visa_préfet_pour_rédaction_arrêté.odt »]

VU le décret du [...], portant nomination de [...], préf(è)t(e) de la région Nouvelle-Aquitaine, préf(è)t(e) de la zone de défense et de sécurité Sud-Ouest, préf(è)t(e) de la Gironde.

CONSIDERANT la nécessité d'interdire la navigation en raison de la situation d'urgence suite à [...];

CONSIDERANT la nécessité de préserver la sécurité des personnes et des biens dans la zone confinée / interdite [...];

ARRÊTE

Article premier : la navigation de tout navire et engin flottant est interdite de [jour/mois/année/heure] heures à [jour/mois/année/heure] heures inclus, dans [les eaux maritimes de l'estuaire de la Gironde, et/ou la Garonne et/ou de la rivière Dordogne (à préciser)] et [à définir suivant l'événement].

Un plan de la zone d'interdiction de la navigation figure en annexe du présent arrêté. (si possible)

Article 2 : l'interdiction énoncée au paragraphe précédent ne s'applique pas aux navires et engins flottants des services de secours ou de police en opérations et à tout navire mobilisé officiellement par les autorités aux fins d'apporter son concours.

Tout navire venant à se trouver dans la zone d'interdiction à la navigation est enjoint à rallier au plus rapide un port ou toute zone de mouillage permettant au commandant de bord et à ses passagers de s'extraire de ces lieux.

Article 3 : toute infraction au présent arrêté ainsi qu'aux décisions prises pour son application expose son auteur aux poursuites, peines ou sanctions administratives prévues par l'article R4274-22 du code des transports, par l'article R610-5 du code pénal et par et l'article 6 du décret n°2007-1167 du 2 août 2007 relatif au permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur.

Article 4 : le présent arrêté est susceptible, dans un délai de 2 mois à compter de sa notification ou de sa publication de faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent. Le tribunal administratif peut-être saisi par requête adressée par lettre recommandée avec accusé de réception ou de manière dématérialisée via l'application « Télécours citoyen » accessible sur le site www.telerecours.fr.

Article 5 : Le Directeur départemental des territoires et de la mer de la Gironde, et le Président du Directoire du Grand port maritime de Bordeaux, le Directeur de l'Etablissement public EPIDOR (si concerné), le directeur de Voies navigables de France (VNF) (si concerné) sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté, qui sera affiché à la capitainerie du port et fera l'objet d'un avis aux navigateurs par les services du port.

Bordeaux, le

Le Préfet ou La Préfète

Diffusion pour ampliation :

- Préfecture de la Gironde - Cabinet
- Préfet délégué à la défense et à la sécurité de la zone sud-ouest
- DIRM SA
- GPM Bordeaux
- Mairie de Bordeaux
- COMAR Bordeaux
- Station de pilotage de la Gironde
- DDSP Gironde
- SDIS33
- VNF (si Garonne en amont de Bordeaux concernée)
- EPIDOR (si Dordogne en amont de Bourg-sur-Gironde concernée)

Pour information (à supprimer dans la rédaction de l'arrêté)

NB : si l'événement concerne l'aval de la limite transversale à la mer définie par les pointes de Grave et Suzac, l'arrêté doit être co-signé par le préfet maritime.

ANNEXE : (si possible)

Arrêté préfectoral portant fermeture du réseau routier



**PRÉFET
DE LA GIRONDE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Cabinet du Préfet
Direction des Sécurités**
Bureau de la sécurité routière

**Arrêté du 31 mars 2023
Réglementation temporaire de la circulation sur le réseau routier national
Coupure de l'autoroute AXX ou de la route nationale RNXX
entre les échangeurs n° XX et YY sens A vers B**

Le Préfet de la Gironde

VU le code de la Route, et notamment l'article R411-9 et R.411-18,

VU les arrêtés préfectoraux spécifiques portant réglementation de police des routes et autoroutes concernées,

VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes et les textes qui l'ont modifié ou complété,

VU le décret n°2010-146 du 16 février 2010 modifiant le décret 2004-374 du 29 avril 2004, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements,

VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I – huitième partie – signalisation temporaire), approuvée, par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992 et notamment son article 135,

VU l'arrêté préfectoral du 1 décembre 2008 portant institution du Plan de coupure des autoroutes non concédées et voies rapides nationales de la Gironde (A62, A63, A660, rocade A630 et RN230, RN89 et RN250),

VU l'arrêté préfectoral du 3 août 2011 qui complète le Plan de coupure des autoroutes non concédées et des voies rapides nationales de la Gironde par les mesures de coupure de la RN10 entre St André de Cubzac et la limite de la Gironde,

CONSIDÉRANT que la circulation est coupée au niveau d'un accident de la circulation survenu ce jour à hh/mm au niveau du PR XX+XXX de l'AXX ou de la RNXX, dans le sens A – B,

CONSIDÉRANT qu'il importe d'assurer la sécurité des usagers, des services de secours et des forces de l'ordre, ainsi que celle des agents du gestionnaire de la route durant l'intervention sur l'accident de circulation,

SUR PROPOSITION de Monsieur Le Directeur de Cabinet du Préfet de la Gironde, (*ou de l'autorité de permanence préfectorale*)

ARRÊTE

Article premier : Pendant toute la durée de l'intervention des secours, des forces de l'ordre et de l'exploitant sur l'accident de la circulation situé au niveau du PR XX+XXX dans le sens de circulation, la circulation sera réglementée le **JJ/MM/AA et jusqu'à la fin de l'événement routier** comme suit :

- Fermeture de l'AXX ou de la RNXX dans le sens A vers B au niveau de la sortie obligatoire n°XX de « nom »
- Déviation du trafic par les RDXX, RDYY... pour rejoindre de l'AXX ou de la RNXX à l'entrée n° YY de « nom »

Si les Poids lourds ne peuvent pas emprunter la déviation (notamment pour RN10, certains cas de A63) il faut préciser que cette déviation est uniquement pour les véhicules légers et que les poids lourds dont le PTAC>7,5t seront stationnés sur l'autoroute ou la RN en amont de l'accident et de la sortie obligatoire.

Article 2 : L'accès aux véhicules de secours sera maintenu. Le gestionnaire de la route se rapprochera des services de secours et des forces de l'ordre pour déterminer leurs modalités d'intervention.

Article 3 : Les prescriptions imposées par le présent arrêté seront indiquées aux usagers par une signalisation conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière approuvée par arrêté du 6 novembre 1992 modifié.

La mise en place, la maintenance et la dépose de la signalisation seront réalisées par le gestionnaire routier. Les services de Police et Gendarmerie sont chargés de faire appliquer ces prescriptions.

Article 4 : Les services gestionnaires du réseau routier national, la DIR Atlantique et la société Vinci Autoroutes informeront en temps réel les usagers concernés via les panneaux à messages variables (PMV), les radios locales notamment Radio Vinci Autoroutes 107.7, et du site internet Bison Futé.

Article 5

- Monsieur le Directeur de Cabinet du Préfet de la Gironde,
- Monsieur le Directeur Interdépartemental des routes Atlantique (à maintenir si DIRA concernée)
- Monsieur le Directeur Régional Exploitation ASF Ouest Atlantique (à maintenir si A10 concernée) ,
- Monsieur le Directeur Régional Exploitation ASF Aquitaine Midi-Pyrénées (si A89 ou A62 concernées ,
- Monsieur le Directeur de la société ATLANDES (si A63 concernée entre les Landes et éch 21 de Salles)
- Monsieur le Directeur de la société ALIENOR (si A65 concernée),
- Monsieur le Directeur Interdépartemental des routes Sud-Ouest (si RN524 concernée),
- Monsieur le Commandant de la Compagnie Républicaine de Sécurité Autoroutière Aquitaine,
- Monsieur le commandant de Groupement de Gendarmerie de la Gironde,
- Monsieur le Directeur Départemental de la Sécurité Publique de la Gironde,
- Monsieur le Président du Conseil Départemental de Gironde.

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui fera l'objet d'une large information des usagers par tous moyens disponibles (sites internet, réseaux sociaux, etc.), et dont une copie du présent arrêté sera adressée au directeur départemental des services d'incendie et de secours de la Gironde et à la cellule routière zonale de la zone Sud-Ouest (CRZ SO).

Le Préfet

