

LE RISQUE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

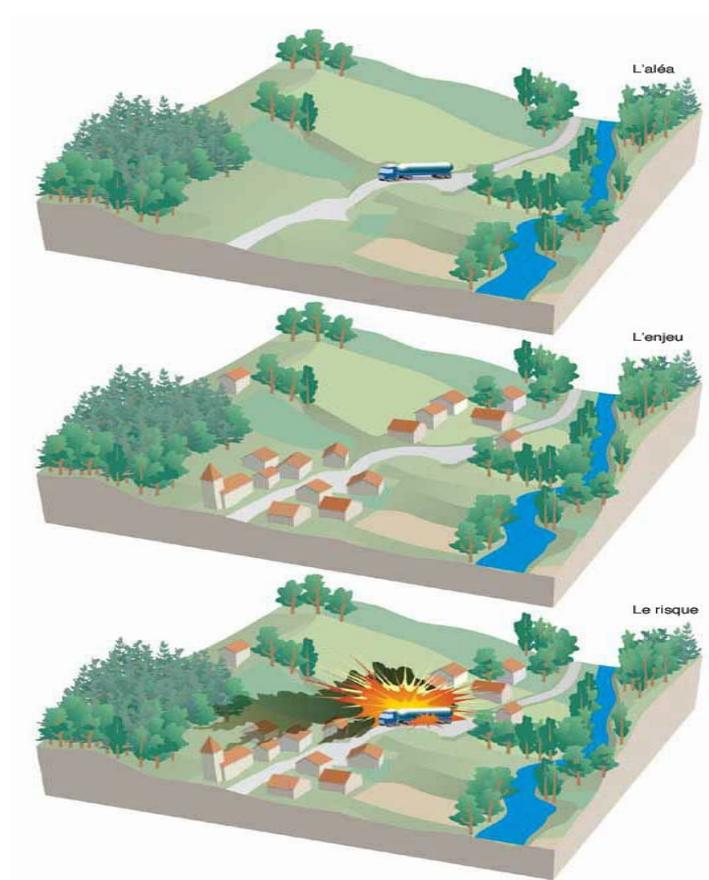
GENERALITES

Les risques liés au transport de marchandises dangereuses (TMD) se distinguent des autres risques technologiques par leur activité mobile et multiple.

QU'EST-CE QUE LE RISQUE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES ?

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

Le risque de transport de matières dangereuses (TMD) est consécutif à un accident se produisant lors du transport, par voie routière, ferroviaire, aérienne, voie d'eau ou par canalisation, de matières dangereuses.



le risque TMD (source : Graphies MEEDDAT)

Les principaux risques liés aux matières dangereuses

On distingue neuf catégories de risques :

- **le risque d'explosivité** : propriété de se décomposer violemment sous l'action de la chaleur ou d'un choc, en provoquant une énorme masse de gaz chauds et une onde de chocs.
- **le risque gazeux** : risque de fuite ou d'éclatement du récipient ; diffusion du gaz dans l'atmosphère ; risque propre à la nature du gaz : inflammabilité, toxicité, corrosivité, etc. ;
- **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.
- **la radioactivité** : propriété d'émettre différents rayonnements dangereux pour les êtres vivants.
- **la corrosivité** : propriété de ronger, d'oxyder ou de corroder les matériaux ou les tissus vivants (peau, muqueuses, etc.).
- **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.
Il existe un danger de réaction violente spontanée : possibilité de réagir vivement et spontanément sous forme d'explosion avec production de chaleur et libération de gaz inflammables ou toxique sous forte pression.
- **le risque de brûlures** : propriété de provoquer des brûlures par le chaud ou le froid.

Les différents types de transport de matières dangereuses

Les matières dangereuses peuvent être acheminées par différents modes de transport :

- **le transport par route** représente environ 76% (1997) du tonnage transporté sur l'ensemble de la France.
- **le transport par voie ferrée** supporte environ 16 % (1997) du tonnage. Le transport de produits dangereux peut se faire en vrac (citernes) ou dans des emballages tels que jerricanes, fûts, sacs ou caisses.
- **le transport par voie d'eau** (transport fluvial) : bien qu'il ne représente que quelques pourcentages du trafic, ce mode de transport est en véritable évolution.
- **le transport par canalisations** enterrées (qui peuvent être aériennes sur de très faibles distances) Ce type de transport se compose d'un ensemble de conduites sous pression, de diamètres variables, qui sert à déplacer de façon continue ou séquentielle des fluides ou des gaz liquéfiés.
Les canalisations sont principalement utilisées pour véhiculer du gaz naturel (gazoducs), des hydrocarbures liquides ou liquéfiés (oléoducs, pipelines), certains produits chimiques (éthylène, propylène, etc.) et de la saumure (saumoduc).

- **le transport par air** est négligeable. On peut noter cependant son utilisation pour le transport de matières radioactives ou biologiques, à destination médicale. Il fait l'objet d'une réglementation spécifique.

COMMENT SE MANIFESTE-T-IL ?

On peut observer trois types d'effets qui peuvent être associés :

- **une explosion** peut être provoquée par un choc avec production d'étincelles (notamment pour les citernes de gaz inflammables), ou pour les canalisations de transport exposées aux agressions d'engins de travaux publics, par l'échauffement d'une cuve de produit volatil ou comprimé, par le mélange de plusieurs produits ou par l'allumage inopiné d'artifices ou de munitions. L'explosion peut avoir des effets à la fois thermiques et mécaniques (effet de surpression dû à l'onde de choc). Ces effets sont ressentis à proximité du sinistre et jusque dans un rayon de plusieurs centaines de mètres ;
- **un incendie** peut être causé par l'échauffement anormal d'un organe du véhicule, un choc avec production d'étincelles, l'inflammation accidentelle d'une fuite (citerne ou canalisation de transport), une explosion au voisinage immédiat du véhicule, voire un sabotage. 60% des accidents de TMD concernent des liquides inflammables. Un incendie de produits inflammables solides, liquides ou gazeux engendre des effets thermiques (brûlures), qui peuvent être aggravés par des problèmes d'asphyxie et d'intoxication, liés à l'émission de fumées toxiques ;
- **un dégagement de nuage toxique** peut provenir d'une fuite de produit toxique (cuve, citerne, canalisation de transport) ou résulter d'une combustion (même d'un produit non toxique). En se propageant dans l'air, l'eau et/ou le sol, les matières dangereuses peuvent être toxiques par inhalation, par ingestion directe ou indirecte, par la consommation de produits contaminés, par contact. Selon la concentration des produits et la durée d'exposition, les symptômes varient d'une simple irritation de la peau ou d'une sensation de picotements de la gorge, à des atteintes graves (asphyxie, oedèmes pulmonaires). Ces effets peuvent être ressentis jusqu'à quelques kilomètres du lieu du sinistre.

LES CONSÉQUENCES SUR LES PERSONNES ET LES BIENS

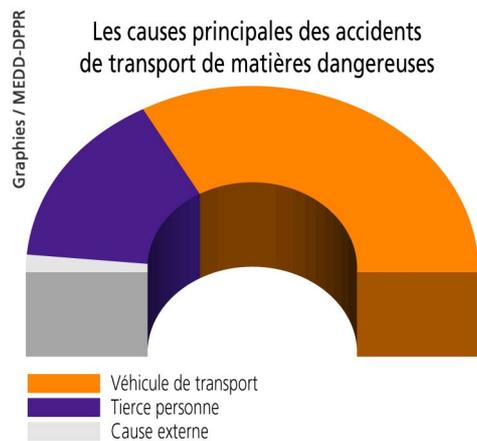
Hormis dans les cas très rares où les quantités en jeu peuvent être importantes, tels que celui des canalisations de transport de fort diamètre et à haute pression, les conséquences d'un accident impliquant des marchandises dangereuses sont généralement limitées dans l'espace, du fait des faibles quantités transportées :

- **les conséquences humaines** : il s'agit des personnes physiques 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** : les causes d'un accident de TMD peuvent mettre à mal l'outil économique d'une zone. Les entreprises voisines du lieu de l'accident, les routes, les voies de chemin de fer peuvent être détruites ou gravement endommagées, d'où des conséquences économiques désastreuses.

- **les conséquences environnementales** : un accident de TMD peut avoir des répercussions importantes sur les écosystèmes. On peut assister à une destruction partielle ou totale de la faune et de la flore. Les conséquences d'un accident peuvent également avoir un impact sanitaire (pollution des nappes phréatiques par exemple) et, par voie de conséquences, un effet sur l'homme. On parlera d'un « effet différé ».

LES CAUSES D'ACCIDENT DE TMD

- **le transport par canalisation** : véritables autoroutes pour les matières dangereuses, les canalisations peuvent être à l'origine d'accidents majeurs. L'analyse des accidents déjà survenus montre que la cause principale est une détérioration de la canalisation par un engin de travaux publics (pelle mécanique) ou un engin agricole. En cas de défaut de protection, l'oxydation de la canalisation peut également provoquer un accident.
- **le transport routier** est le plus exposé, car les causes d'accidents sont multiples : état du véhicule, faute de conduite du conducteur ou d'un tiers, météo, etc. Les produits transportés, les modes de stockage et de transport peuvent constituer un aléa supplémentaire. Ainsi, un combustible liquide, transporté dans une citerne, pourra, dans un virage, faire déplacer le centre de gravité et basculer le camion. Les accidents imputables au véhicule transportant la matière dangereuse sont en général déclenchés par une erreur humaine ou par un comportement infractionnel. L'origine des accidents TMD causés par un tiers est le plus souvent la vitesse, les manoeuvres dangereuses et les pertes de contrôle du véhicule tiers. Les causes externes sont principalement liées à la météo.



(source : Graphies MEEDDAT)

- **le transport ferroviaire** s'avère plus sécurisé (système contrôlé automatiquement, conducteurs asservis à un ensemble de contraintes, pas de risque supplémentaire dû au brouillard, au verglas, etc.). On dénombre cependant une centaine d'incidents environ chaque année en France, dont les origines sont liées au matériel ou à des erreurs humaines. Les trains sont formés dans des gares de triage qui présentent des risques, en raison des quantités de matières dangereuses en attente de départ. C'est pour cette raison que ces gares sont dotées de plans de prévention spécifiques (réalisés par la SNCF).

LE RISQUE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LE DEPARTEMENT

LES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT

Le transport par route

Le département de la Seine-Saint-Denis est urbanisé à plus de 85%, soit environ 200 km² sur les 236 km² du territoire. Cela a pour conséquence un important développement du réseau routier. Ce réseau routier est organisé depuis Paris suivant un schéma radioconcentrique. Ce réseau est structuré à partir d'une ossature radiale constituée de 7 ex routes nationales (ex RN 1, 2, 3, 14, 34, 301 et 302), de 2 ex routes nationales concentriques (ex RN 186 et 370) et de routes départementales. Par ailleurs 7 autoroutes (A1, A3, A4, A86, A104, A186 et A103) permettent, sur le département, de relier rapidement différents espaces économiques importants, tels que l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, Garonor, Paris Nord 2 et la Plaine Saint-Denis.

La route représente le vecteur de transport prépondérant avec près de 90% des flux de marchandises et principalement pour les échanges à l'intérieur du territoire métropolitain. Compte tenu de la diversité des produits transportés et des destinations, de l'importance des axes de communication routier, un accident de TMD peut survenir pratiquement n'importe où dans le département.

Le transport par rail

L'activité de fret de la SNCF en Seine-Saint-Denis s'appuie sur l'axe fort que constitue la grande ceinture pour le trafic de marchandises, sur la gare de triage de Drancy / Le Bourget et sur le pôle multimodal de Noisy-le-Sec, ce dernier étant spécialisé dans le seul trafic combiné rail-route. Une étude réalisée par la SNCF en 2007 a révélé que près de 70 wagons stationnaient simultanément, en moyenne, dans l'emprise ferroviaire du triage du Bourget.



intervention de la BSPP (source : BSPP)

Le transport par voie d'eau

Cinq cours d'eau traversent la Seine-Saint-Denis :

- **la Seine** traverse les communes d'Epinais-sur-Seine, L'Ile-Saint-Denis, Saint-Denis et Saint-Ouen;
- **la Marne** traverse les communes de Gagny, Gournay-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne et Noisy-leGrand ;
- **le canal de Saint-Denis** traverse les communes d'Aubervilliers et de Saint-Denis ;
- **le canal de l'Ourcq** traverse les communes de Pantin, Bobigny, Bondy, Pavillons-sous-Bois, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Villepinte et Tremblay-en-France ;
- **le canal de Chelles** traverse les communes de Gournay-sur-Marne et Neuilly-sur-Marne.

Le risque TMD par voie d'eau est très faible en Seine-Saint-Denis.

Le transport par canalisations

Un réseau de transport par pipelines d'hydrocarbures liquides (super carburant, gazole, fioul domestique, carburacteur et produits semi-finis), exploité par la société TRAPIL traverse les communes d'Aubervilliers, Bagnolet, l'Ile-Saint-Denis, le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Saint-Denis et Saint-Ouen. Les communes de Pantin et Montreuil sont impactées par les canalisations TRAPIL traversant Paris.

Par ailleurs, un réseau de canalisations de gaz haute pression exploité par Gaz de France concerne toutes les communes de la Seine-Saint-Denis, à l'exception de Coubron, Les Lilas, Le Pré-Saint-Gervais et Vaujours.

HISTORIQUE DU RISQUE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LE DÉPARTEMENT

Deux événements dramatiques ont récemment frappé la Seine-Saint-Denis :

- le 30 octobre 2007 : explosion d'une conduite de gaz à Bondy ;
- le 22 décembre 2007 : explosion d'une conduite de gaz à Noisy-le-Sec.

Il y a par ailleurs régulièrement des incidents, heureusement d'ampleur sans conséquence, à l'occasion de la réalisation de travaux.

LES ACTIONS PRÉVENTIVES DANS LE DÉPARTEMENT

La réglementation en vigueur

Afin d'éviter la survenue d'accident lors du transport de marchandises dangereuses, plusieurs législations ont été mises en place :

- **le transport routier** est régi par l'accord européen ADR du 5 décembre 1996, transcrit par l'arrêté français du 1er juillet 2001. Ce règlement concerne aussi la signalisation des véhicules, les opérations de chargement et de déchargement des marchandises. Il impose également des prescriptions techniques d'emballage, de contrôle et de construction des véhicules ;

- **le transport par voie ferrée** est régi de la même façon par le règlement international RID (règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses) ;
- **les transports fluviaux** nationaux et internationaux sont régis par l'accord européen ADNR ;
- **le transport par canalisation** fait l'objet d'une réglementation spécifique imposant des prescriptions de construction et de contrôle lors de la mise en place d'une canalisation.

L'étude de dangers ou de sécurité

La législation impose à l'exploitant une étude de dangers (ou étude de sécurité pour les canalisations de transports) lorsque le stationnement, le chargement ou le déchargement de véhicules contenant des matières dangereuses, l'exploitation d'un ouvrage d'infrastructures de transport peuvent présenter de graves dangers.

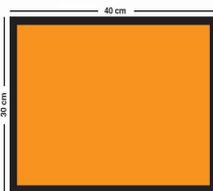
Prescriptions sur les matériels

Des prescriptions techniques sont imposées pour la construction des véhicules, des wagons et des bateaux et pour la construction des emballages (citernes, grands récipients pour vrac, petits emballages, etc.), avec des obligations de contrôle initiaux et périodiques des unités de transport et de certains gros emballages.

La signalisation

Une signalisation spécifique s'applique à tous les moyens de transport : camions, wagon SNCF, containers. En fonction des quantités de matières dangereuses transportées, les véhicules doivent être signalés par :

- **une signalisation générale TMD**, matérialisée :
 - soit par des plaques oranges réfléchissantes placées à l'avant et à l'arrière, ou sur les côtés du moyen de transport considéré ;



- soit par une plaque orange réfléchissante indiquant le code matière et le code danger. Elle permet de connaître rapidement les principaux dangers présentés par la matière transportée. Les numéros d'identification ne sont utilisés que dans les cas de transports de matières dangereuses en citerne ou en vrac solide.



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. Le redoublement d'un chiffre indique une intensification du danger.

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 est rigoureusement interdit.

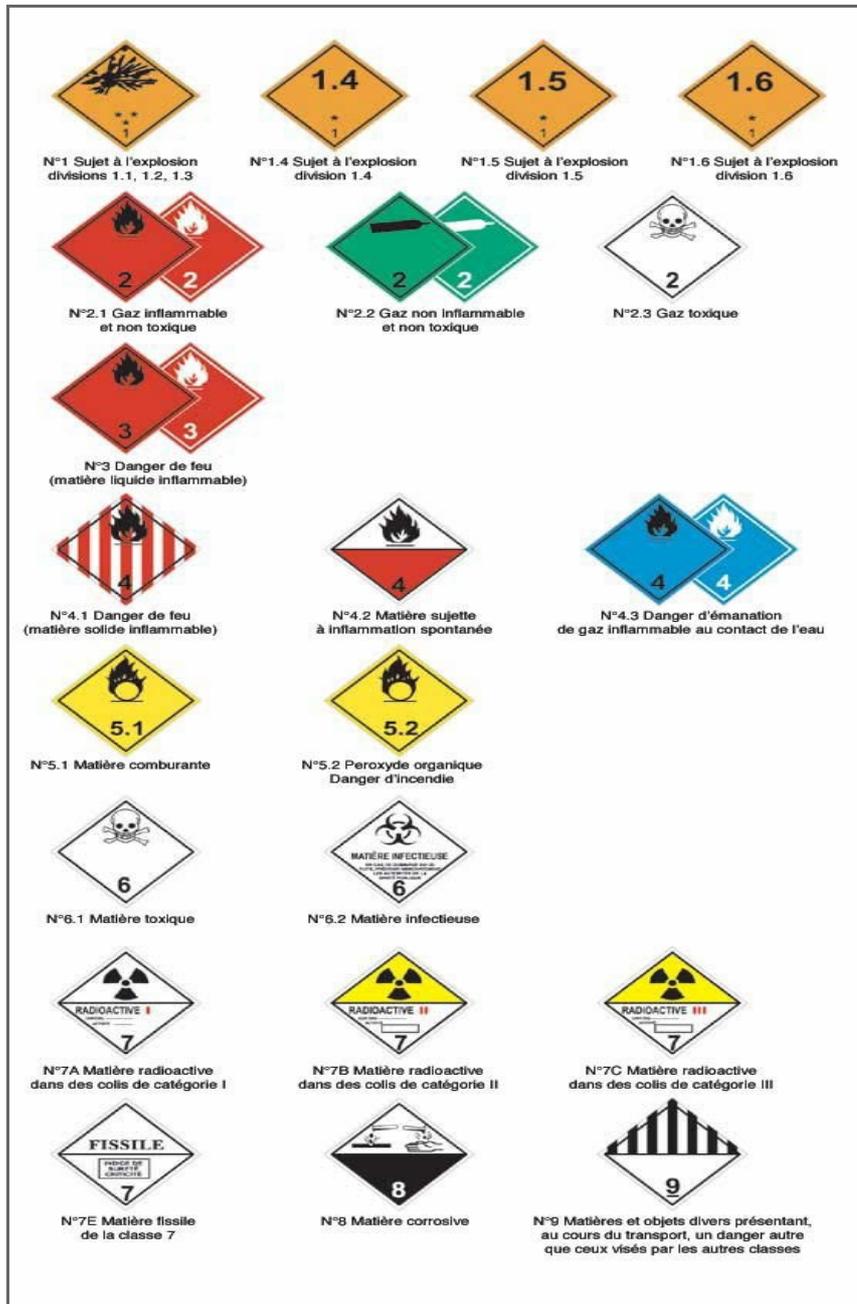
L'interprétation des chiffres est la suivante :

- 1 – matières explosives
- 2 – gaz
- 3 – liquides inflammables
- 4 – solides inflammables
- 5 – carburants ou peroxydes
- 6 – matières toxiques
- 7 – matières radioactives
- 8 – matières corrosives
- 9 – réaction violente spontanée
- 0 – absence de danger secondaire

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 de l'ONU.

- **une plaque-étiquette de danger**, si la quantité transportée est telle que le transporteur doit faire apparaître sur son véhicule le code matière et le code danger de la matière transportée. Il doit alors apposer également les plaques-étiquettes représentant les pictogrammes des principaux dangers. Si le transport se fait en colis, une étiquette de danger matérialisée également par un losange et reproduisant le symbole du danger prépondérant de la matière, doit être apposée sur l'emballage.



- pour les canalisations de transport, un balisage au sol est mis en place. Le balisage des canalisations de transport souterraines est posé à intervalles réguliers, ainsi que de part et d'autre des éléments spécifiques traversés : routes, autoroutes, voies ferrées, cours d'eau, plans d'eau. Il permet de matérialiser la présence de canalisations. Il permet également, par les informations portées sur chaque balise, d'alerter l'exploitant de la canalisation en cas de constat d'accident ou de situation anormale.

Les règles de circulation

Certaines restrictions de vitesse et d'utilisation du réseau routier sont mises en place. En effet, les tunnels ou les centres villes sont souvent interdits à la circulation des camions transportant des matières dangereuses. De même, certains transports routiers sont interdits les week-ends et lors de grands départs en vacances.

La formation des intervenants

Le facteur humain étant l'une des principales causes d'accident, les conducteurs de véhicules et les « experts » obligatoires à bord des bateaux transportant des marchandises ou des matières dangereuses font l'objet de formations spécifiques agréées (connaissance des produits et des consignes de sécurité à appliquer, conduite à tenir lors des opérations de manutention) et d'une mise à niveau tous les cinq ans. Les autres personnes intervenant dans le transport doivent aussi recevoir une formation. De plus, toute entreprise qui charge, décharge, emballe ou transporte des marchandises ou des matières dangereuses, doit disposer d'un « conseiller à la sécurité », ayant passé un examen spécifique.

La prise en compte dans l'aménagement

Pour prévenir tout accident lié à des travaux de terrassement, les plans de canalisations sont pris en compte par les communes traversées par :

- un plan de zonage déposé réglementairement en mairie à destination du public ;
- une inscription au PLU ou au POS de la commune de ce tracé.

D'autre part, les communes doivent obligatoirement être consultées avant le début des travaux dans une zone définie autour de la canalisation.

Le décret n° 91-1147 du 14 octobre 1990 en cours de révision fixe deux obligations :

- une demande de renseignements par le maître d'ouvrage doit être adressée à chacun des exploitants d'ouvrages ;
- une déclaration d'intention de commencement des travaux (DICT) est imposée au gestionnaire de l'ouvrage préalablement à toute intervention.

Enfin, toutes les canalisations font l'objet d'un plan de surveillance et d'intervention (PSI) départemental.

Pour les canalisations, la réglementation fixe les contraintes d'occupation des sols : tracé de la canalisation, balisage par les soins de l'exploitant, zone de cinq mètres de large maintenue débroussaillée par l'exploitant, zone de vingt mètres accessible en permanence pour interventions ou travaux, et interdiction de faire toute construction ou toute plantation dans cette zone de cinq mètres. Au terme d'une étude de dangers que doit faire l'exploitant, le préfet peut prescrire des restrictions à l'urbanisation et/ou à la densification de la population autour de la canalisation, dans une zone pouvant aller jusqu'à cinq cents mètres selon le produit transporté.

L'information et l'éducation sur les risques

L'information de la population

En complément du DDRM, le maire peut définir les modalités d'affichage du risque transport de marchandises ou de matières dangereuses et des consignes individuelles de sécurité.

L'éducation et la formation sur les risques :

- **la formation** des professionnels des transports, du bâtiment, de l'immobilier, des notaires, des géomètres, des élus locaux ;
- **les actions dans le cadre scolaire** : l'éducation à la prévention des risques majeurs s'inscrit dans le cadre de l'éducation à l'environnement pour un développement durable et de l'éducation aux gestes de bonne conduite.

LE CONTRÔLE

Un contrôle régulier des différents moyens de transport des marchandises dangereuses est effectué par les industriels, les forces de l'ordre et les services de l'Etat.

La direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE) d'Ile-de-France est chargée de :

- la surveillance des opérateurs ;
- l'analyse des accidents ;
- la sensibilisation de l'ensemble des acteurs.

L'ORGANISATION DES SECOURS

L'alerte

En cas d'accident, l'alerte sera donnée par des ensembles mobiles d'alerte (services de secours dépêchés sur place) et éventuellement les médias locaux.

Au niveau départemental

Lorsque plusieurs communes sont concernées par une catastrophe, le plan d'organisation de la réponse de sécurité civile (plan ORSEC) est mis en application. Il fixe l'organisation de la direction des secours et permet la mobilisation des moyens publics et privés nécessaires à la prise en charge de la situation de crise. Au niveau départemental, c'est le préfet qui met en oeuvre le plan ORSEC interdépartemental ; il dirige les opérations de secours.

En cas de nécessité, il peut faire recourir aux moyens de la zone de défense et / ou nationaux, en liaison avec le préfet de zone

Au niveau communal

La direction des opérations de secours sur les communes de Paris et de la Petite Couronne ne peut être assurée que par le préfet de police ou, par délégation, par le préfet de département selon l'arrêté du préfet de police n° 2004-17846 du 24 août 2004 portant délégation de compétences aux préfets des départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, dans le domaine du secours et de la défense contre l'incendie.

Le maire élabore un plan communal de sauvegarde si un PPR est en vigueur ou si la commune est comprise dans le périmètre d'un plan particulier d'intervention (en cas de risque industriel).

Pour les établissements recevant du public, le gestionnaire doit veiller à la sécurité des personnes en attendant l'arrivée des secours. Il a été demandé aux directeurs d'école et aux chefs d'établissements scolaires d'élaborer un plan particulier de mise en sûreté (PPMS) afin d'assurer la sûreté des enfants et du personnel.

Au niveau de l'exploitant

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

Le cas particulier du transport ferroviaire

Au niveau national, la direction de l'infrastructure de la SNCF prescrit les mesures à prendre en cas d'accident ou d'incident, en application des textes officiels et en fonction des principes de l'exploitation ferroviaire.

Pour chaque gare de triage, les plans marchandises dangereuses (PMD), mis en place par la SNCF, doivent :

- assurer l'efficacité de l'alerte des services de secours ;
- organiser à l'avance les conditions de leur intervention ;
- prendre en compte l'information des personnes présentes sur le site et celle des circulations (évacuation de tout ou partie du site) ;
- prendre en compte l'information des personnes de passage sur le site et des agents liés aux activités permanentes, par la diffusion des messages d'alerte, et celle des agents de conduite, concernés par des dispositions spécifiques.

Ces plans font l'objet d'une concertation avec les services de secours. Ils concernent l'ensemble des activités d'un site, de manière permanente (ateliers, dépôts, etc.) ou de manière ponctuelle (trains de passage, chantiers provisoires).

En cas d'accident de transport de matières dangereuses, il sera fait appel aux équipes de sapeurs-pompiers spécialisés :

- la cellule mobile d'intervention chimique (CMIC) est une unité départementale des sapeurs-pompiers. Elle a pour mission d'informer les services de secours des dangers potentiels présentés par les produits et de déterminer avec les autorités compétentes les actions de protection et de sauvegarde à réaliser ;
- la cellule mobile d'intervention radiologique (CMIR) a une mission spécifique d'assistance technique d'urgence, complémentaire aux moyens des sapeurs-pompiers locaux, en cas d'incident ou d'accident à caractère radiologique. Les risques sont ceux d'irradiation, due au contact, puis au transport involontaire de matière radioactive.



intervention de la BSPP (source : BSPP)

Au niveau individuel

Afin d'éviter les phénomènes de panique lors d'un accident TMD, un plan familial de mise en sûreté, préparé et testé en famille, permet de mieux faire face en attendant les secours. Ceci comprend un travail sur les itinéraires et les possibilités d'hébergement et la préparation d'un kit pour faire face à une situation d'urgence, composé d'une radio avec ses piles de rechange, d'une lampe de poche, d'eau potable, des médicaments urgents, des papiers importants, de vêtements de rechange et de couvertures. Le site internet prim.net dispense informations et conseils à destination des particuliers.

LES CONSIGNES INDIVIDUELLES DE SÉCURITÉ



En cas d'accident de transport de marchandises dangereuses :

AVANT	<ul style="list-style-type: none"> • Savoir identifier un convoi de marchandises dangereuses : les panneaux et les pictogrammes apposés sur les unités de transport permettent d'identifier le ou les risques générés par la ou les marchandises transportées.
PENDANT	<p><u>Si l'on est témoin d'un accident TMD :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Protéger : pour éviter un « sur-accident », baliser les lieux du sinistre avec une signalisation appropriée, et faire éloigner les personnes à proximité. Ne pas fumer. • Donner l'alerte aux sapeurs-pompiers (18 ou 112), à la police ou la gendarmerie (17 ou 112) et, s'il s'agit d'une canalisation de transport, à l'exploitant dont le numéro d'appel 24h/24 figure sur les balises .. • dans le message d'alerte, préciser si possible : <ul style="list-style-type: none"> • le lieu exact (commune, nom de la voie, point kilométrique, etc.) ; • le moyen de transport (poids-lourd, canalisation, train, etc.) ; • la présence ou non de victimes ; • la nature du sinistre : feu, explosion, fuite, déversement, écoulement, etc. ; • le cas échéant, le numéro du produit et le code danger. <p><u>En cas de fuite de produit :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne pas toucher ou entrer en contact avec le produit (en cas de contact : se laver les mains et si possible se changer) ; • Quitter la zone de l'accident : s'éloigner si possible perpendiculairement à la direction du vent pour éviter un possible nuage toxique ; • Rejoindre le bâtiment le plus proche et se confiner (les mesures à appliquer sont les mêmes que les consignes générales). <p>Dans tous les cas, se conformer aux consignes de sécurité diffusées par les services de secours.</p>
APRES	<ul style="list-style-type: none"> • Si vous vous êtes mis à l'abri, aérer le local à la fin de l'alerte diffusée par la radio.

CONTACTS

	<p>Pour en savoir plus : le risque TMD : www.prim.net ma commune face au risque : www.prim.net</p>
	<p>Brigade des sapeurs-pompiers de Paris (BSPP)</p> <p>Préfecture de la Seine-Saint-Denis Direction du développement durable et de l'aménagement Bureau de l'environnement 1 esplanade Jean Moulin 93007 Bobigny cedex</p> <p>Préfecture de Police Direction de la protection du public Service technique interdépartemental d'inspection des installations classées (STIIC) 12 quai de Gesvres 75 004 Paris</p> <p>Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement 10 rue Crillon 75194 Paris Cedex 04</p>
	<p>Site internet de la préfecture : www.pref93.pref.gouv.fr Site internet de la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement : www.ile-de-france.drire.gouv.fr Site internet du MEEDDAT : www.prim.net</p>

LISTE DES COMMUNES SOUMISES AU RISQUE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES

Aubervilliers	Gagny	Livry-Gargan	Rosny-sous-Bois
Aulnay-sous-Bois	Gournay-sur-Marne	Montfermeil	Saint-Denis
Bagnolet	Ile-Saint-Denis	Montreuil	Saint-Ouen
Bobigny	La Courneuve	Neuilly-Plaisance	Sevran
Bondy	Le Blanc-Mesnil	Neuilly-sur-Marne	Stains
Clichy-sous-Bois	Le Bourget	Noisy-le-Grand	Tremblay-en-France
Coubron	Le Pré-Saint-Gervais	Noisy-le-Sec	Vaujours
Drancy	Les Pavillons-sous-Bois	Pantin	Villemomble
Dugny	Le Raincy	Pierrefitte-sur-Seine	Villepinte
Epinay-sur-Seine	Les Lilas	Romainville	Villetaneuse

