

DOSSIER DÉPARTEMENTAL
SUR LES RISQUES MAJEURS
DANS LE VAR

LE RISQUE
**TRANSPORT DE MATIÈRES
DANGEREUSES**





LE RISQUE TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES DANS LE VAR



Photos présentant successivement les différents modes de transport du TMD : route, voie ferrée, canalisation et maritime - Source : Photothèque Cypres - C.Fournier

1. LA CONNAISSANCE : QU'EST-CE QUE LE RISQUE TMD ?

1.1 GÉNÉRALITÉS

Le risque de Transport de marchandises dangereuses, ou risque TMD, est consécutif à un accident se produisant lors du transport de ces marchandises par voie routière, ferroviaire, voie d'eau (fluviale ou maritime) ou par canalisation (gazoduc, oléoduc...). Il peut entraîner des conséquences graves, voire irrémédiables pour la population, les biens et l'environnement.

Les vecteurs de transport de matières dangereuses (TMD) sont nombreux. Ils n'ont pas tous la même importance :

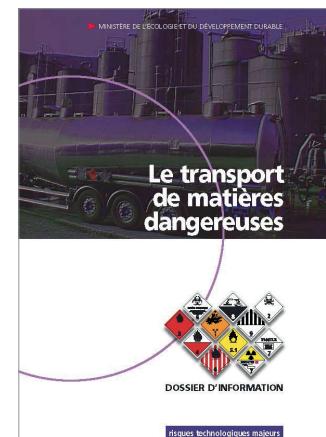
- routes (76%),
- voies ferrées (16%),
- fluvial et maritime (4%),
- canalisations (4%),
- et dans une moindre mesure par voie aérienne (moins de 1%).

Selon le ministère en charge de l'écologie, « *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* ».

Les matières dangereuses ne sont pas uniquement des produits hautement toxiques, explosifs ou polluants. Il concerne également tous les produits utilisés au quotidien comme les carburants, le gaz ou encore les engrains (solides ou liquides).

Les matières dangereuses peuvent avoir quatre effets distincts :

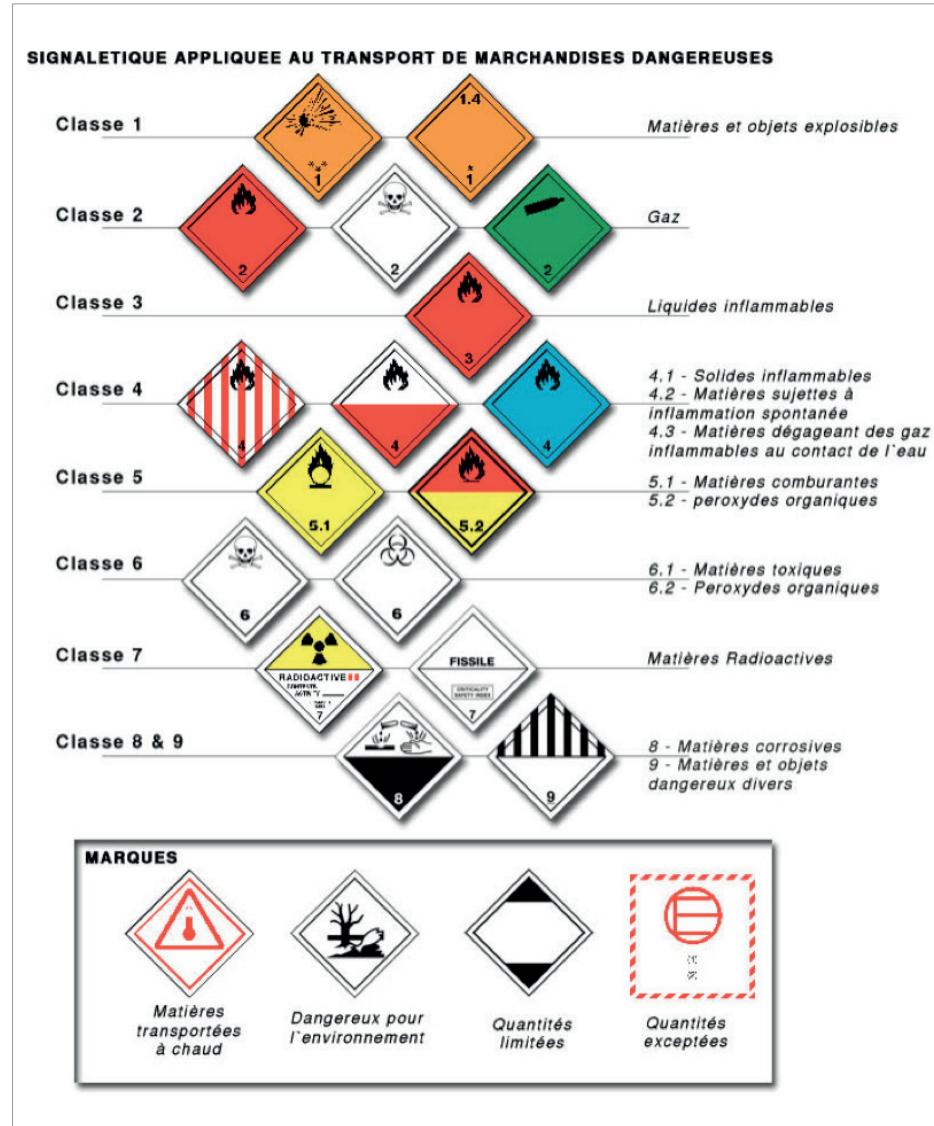
- Effets thermiques : combustion, explosion d'un produit inflammable
- Effets mécaniques : surpression résultant d'une onde de choc provoquée par une explosion
- Effets toxiques : irritation, corrosion, etc., par inhalation, contact ou ingestion d'une substance毒ique (chlore, ammoniac, etc.)
- Effets radioactifs : rayonnements ionisants



Couverture du guide d'information Le transport de matières dangereuses



Quel que soit le mode de transport, les matières sont classées en fonction de leur danger principal dans l'une des 9 classes suivantes :



1.2 CONSÉQUENCES

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, engendrant 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 conséquence, un effet sur l'homme.

2. LA MAÎTRISE DES RISQUES DE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES

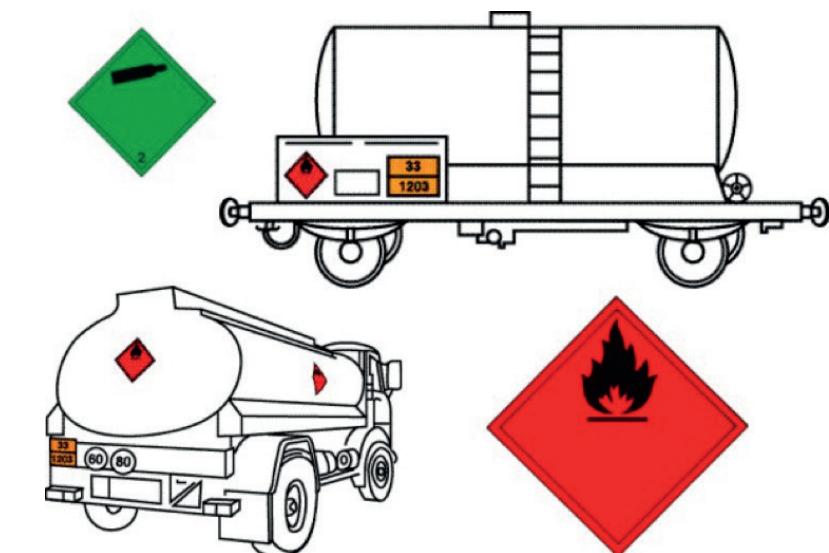
2.1 LA SURVEILLANCE : RÉDUCTION DES RISQUES À LA SOURCE

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

- Canalisations de transport soumise à l'arrêté du 5 mars 2014 dit arrêté multifluide pour lesquelles une étude des dangers à jour est obligatoire.
- Le transport routier de MD est réglementé au travers de l'ADR (Accord for Dangerous goods by Road – Accord pour le transport des marchandises dangereuses par la route). L'ADR est actualisé tous les deux ans. Sa dernière version date du 1er janvier 2021 et s'applique à 53 pays, dont l'ensemble des États d'Europe continentale. Il est le plus souvent complété ou adapté, pour chacun des pays signataires, par un accord national spécifique qui s'applique aux transports intérieurs. Pour la France, il s'agit de l'arrêté du 29 mai 2009 dit « arrêté TMD ».
- Le transport ferroviaire de MD est réglementé au travers du RID (Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail - règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses)
- Le transport maritime de TMD est réglementé par le IMDG (International Maritime Dangerous Good Code – guide international pour le transport maritime des matières dangereuses en colis)
- Le transport aérien de MD est réglementé par le IATA (International Air Transport Association - Association du transport aérien international)

En dehors des canalisations de transport pour lesquelles les règles de prévention et de réduction du risque à la source sont proches de celles des risques industriels, pour les autres modes de transport les règles sont essentiellement liées à :

- L'identification claire des marchandises transportées avec des étiquetages codifiés
- Des règles de stationnement variant selon la durée et le lieu
- Des interdictions de circulation et des limitations de vitesse avec parfois des itinéraires contraints
- Des chauffeurs et des personnels obligatoirement formés
- La mise en place de plans de sûreté permettant de définir un ensemble de mesures à prendre pour minimiser la mise en danger des personnes, des biens ou l'environnement



33
1203

Code de danger (KEMLER) > Indique la nature du danger
Code matière (n° ONU) > Identifie la matière transportée

Schéma d'un camion avec explication d'une plaque de signalétique

Dans le cadre du code du travail, les matières dangereuses sont étiquetées afin de fournir à l'utilisateur des informations sur les dangers, sur la santé et sur l'environnement ainsi que sur les précautions à prendre lors de l'utilisation de ces produits. Ces étiquettes sont normalisées par le règlement CLP (CE n° 1272/2008 « classification, labelling and packaging ») entré en vigueur en 2009. La réglementation évoluant, les étiquettes préexistantes sont vouées à disparaître.



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 traverses : routes, autoroutes, voies ferrées, cours d'eau, plans d'eau.

Il permet de matérialiser la présence de la canalisation. 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 toute situation anormale.

2.2 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 (mais sans agrément ni description précise de cette formation, qui est ajustée aux activités des entreprises et aux fonctions exercées par les personnels).

De plus, toute entreprise qui charge, décharge, emballé ou transporte des marchandises ou des matières dangereuses, doit disposer d'un « conseiller à la sécurité », ayant passé un examen spécifique sanctionné par l'obtention d'un certificat.

2.3 LA MAÎTRISE DE L'URBANISATION

En dehors des canalisations de transport, il n'existe pas de mesure d'urbanisme spécifique.

Les canalisations de transport peuvent faire l'objet de servitudes, auquel cas ces servitudes sont annexées dans les documents d'urbanisme des communes traversées. Ces documents sont consultables en mairie. On distingue :

- **les servitudes de « passage »** (I3) prévues à l'article L555-27 du code de l'environnement dans le cas où l'ouvrage de transport a fait l'objet d'une décla-

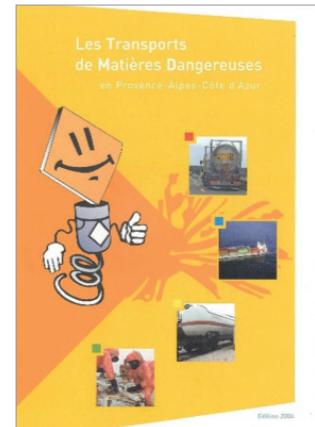
ration d'utilité publique. Dans une bande de terrain appelée « bande étroite » ou « bande de servitudes fortes », le transporteur est autorisé à enfouir dans le sol les canalisations avec les accessoires techniques nécessaires à leur exploitation ou leur protection, à construire en limite de parcelle cadastrale les bornes de délimitation et les ouvrages de moins d'un mètre carré de surface nécessaires à leur fonctionnement et à procéder aux enlèvements de toutes plantations, aux abattages, essartages et élagages des arbres et arbustes nécessaires pour l'exécution des travaux de pose, de surveillance et de maintenance des canalisations et de leurs accessoires ; dans une bande appelée « bande large » ou « bande de servitudes faibles », dans laquelle sera incluse la bande étroite, le transporteur est autorisé à accéder en tout temps audit terrain notamment pour l'exécution des travaux nécessaires à la construction, l'exploitation, la maintenance et l'amélioration continue de la sécurité des canalisations ;

- **les servitudes « d'effets »** (I1) prévues à l'article L555-16 du code de l'environnement relatives à la maîtrise de l'urbanisation. Trois bandes de SUP sont définies (SUP1, SUP2, SUP3), associées aux zones d'effets en cas de phénomène dangereux subordonnant ou interdisant l'ouverture et la construction d'établissements recevant du public de plus de 100 personnes et d'immeubles de grande hauteur.

2.4 L'INFORMATION PRÉVENTIVE DES CITOYENS

Conformément aux réglementations françaises et européennes, toute personne susceptible d'être exposée à des risques majeurs, doit être informée de la nature des risques et des moyens mis en œuvre pour éviter les accidents ainsi que des consignes générales de bonne conduite à suivre en cas d'accident.

Le préfet et le maire partagent les actions d'information préventive, semblables pour tous les risques, destinées aux citoyens, aux scolaires et aux professionnels.



Couverture du livre blanc sur le TMD en PACA

3. LA PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

La planification dépend du mode de transport considéré :

- les Plans de Surveillance et d'Intervention (PSI) par les exploitants de canalisations,
- les Plans d'Urgence Interne MD (PMD) par la SNCF,
- le protocole « Transaid », signée entre le ministère de l'Intérieur et l'Union des Industries Chimiques (UIC), pour apporter aux autorités et responsables des secours une aide, expertise et assistance technique spécialisée lors d'accidents de TMD,
- des dispositions ORSEC (élaborées et mises en œuvre par le préfet de département) :
 - > le Plan de Secours Spécialisé TMD (PSS TMD) pour tous les modes de transport hors fluvial, maritime,
 - > le Plan Pollution Marine (POLMAR),
 - > Le Plan Communal de Sauvegarde (PCS), élaboré et mis en œuvre par le ou les maires des communes

4. LE RETOUR D'EXPÉRIENCE

Source BARPI, base ARIA¹

Canalisations

19 février 2016 - DRAGUIGNAN

Transports par conduites

Vers 22 h, une fuite de gaz se produit au niveau d'un poste de distribution. Les secours procèdent à des relevés d'explosimétrie (50 % de la LIE). Un périmètre de sécurité est établi. La rue est coupée. Les services du gaz obtiennent la fuite sur une bride du réseau.

¹ Voir références en fin de chapitre

25 mai 2015 - PUGET-SUR-ARGENS

Transports par conduites

Une fuite est détectée sur un pipeline d'essence (D 250 mm) lors du passage périodique d'un racleur instrumenté.

Des traces de pollution sont constatées. La fuite s'est produite au niveau d'un piquage pirate.

15 juin 2010 – Plusieurs communes concernées

Transports par conduites

Un pipeline d'hydrocarbures est affecté par les violentes intempéries et inondations du 15 juin 2010 qui se sont abattues sur le Var. L'exploitant arrête le transport en attendant de connaître l'état de la canalisation. Une vidange gravitaire est réalisée le 18 juin au soir dans un dépôt pétrolier. Après contrôle sur le terrain, les situations suivantes sont constatées le long du tracé de l'ouvrage : à Lorgues, le pipeline est mis à nu sur 50 cm et un ravinement de 110 m de long est observé. Au passage de la rivière LA FLORIEYE, le pipeline ne se trouve plus qu'à 5 cm de la surface en pied de berge à la suite d'une importante modification du lit du cours d'eau. La balise en aval signalant l'ouvrage est également partie avec la berge. Le gazoduc voisin est découvert sur 15 m. Le ruisseau LES SUOUS a provoqué un important ravinement sur l'axe du pipeline. Pour l'exploitant, les traversées de L'ARGENS sont à contrôler en priorité. Des reconnaissances aériennes et terrestres sont menées.

03 février 1989 - TOULON

Transports par conduites

Au cours de travaux, une pelleteuse éventre une canalisation de gaz (pression de 16 bar et diamètre 30 cm) provoquant un rejet de gaz. Les secours évacuent 400 personnes dans un rayon de 500 m (comprenant 2 hôpitaux, un lycée, 3 écoles, le palais de justice, des logements) pendant 1/2 journée. En fin d'après-midi, la zone dangereuse était limitée à une distance n'excédant pas 20 m. La canalisation, enveloppé d'un revêtement bitumineux, se situait à une profondeur variant de 0,8 m à 1,5 m. Un grillage implanté à 0,2 m de la génératrice sup. avait pour but de la signaler. Le tronçon totalise 2 400 m entre les 3 vannes de sectionnement (tronçon en forme de T). Dès leur arrivée, les employés du gaz ont tenté de fermer ces vannes avec succès pour 2, la 3^{ème} s'étant révélée fuyarde. La fuite a d'abord été résorbée avec un manchon, puis il a été procédé au doublement de la vanne (fin t + 24 h). Les travaux avaient été déclarés, une reconnaissance du site faite et le tracé indiqué à l'entreprise.



Rail

06 septembre 1996 - LES ARCS

Transports ferroviaires de fret

Dans une gare, un incendie se déclare à bord d'une locomotive. La présence d'un transformateur au pyralène à l'intérieur de cette dernière oblige les secours à évacuer la totalité des voyageurs. Le départ de plusieurs trains est perturbé.

27 avril 1990 - LES ARCS

Transports ferroviaires de fret

Une fuite est découverte sur un wagon-citerne contenant 50 000 l de carburant. L'essence fuyait au goutte à goutte depuis plusieurs heures. Le wagon est décroché de son convoi, isolé et placé sous surveillance. Les sapeurs-pompiers arrosent le wagon. Le contenu de la citerne est transvasé dans une autre citerne.

23 février 1990 - CARNOULES

Transports ferroviaires de fret

Un wagon-citerne transportant du chlorure de vinyle déraille. Aucune fuite n'est constatée. Le wagon est dépoté et remis sur les rails.

Maritime

21 septembre 2011 - HYERES

Transports maritimes et côtiers de fret

Les autorités constatent à 15h30 une pollution maritime au large de l'île de Porquerolles provenant d'un pétrolier hong-kongais. Le rejet constitué de substances chimiques liquides forme une nappe d'1 km de large et de 200 m de long (20 ha).

06 mars 2004 - LA SEYNE-SUR-MER

Transports maritimes et côtiers de fret

Un avion des douanes surprend le vraquier "Panarea Primo" entraînant dans son sillage une nappe d'huile de 20 mètres de large sur 4 km de long au large du cap Sicié. Le tribunal correctionnel de Marseille condamne, le 13/12/2004, le capitaine italien à une amende de 70 000 euros à la suite d'un déballastage d'huile végétale. Responsable pénalement, le capitaine devra acquitter 15 000

euros, tandis que le reste de l'amende, 55 000 euros, sera versé par l'armateur, garant financier. Le capitaine est partiellement relaxé pour la pollution commise hors des eaux territoriales françaises. Deux associations de défense de l'environnement obtiennent respectivement 1 600 et 755 euros de dommages et intérêts. Le jugement devra en outre être publié dans plusieurs journaux. Pour l'une des associations qui milite pour l'interdiction de tous les rejets en Méditerranée, ce jugement élargit le champ d'application de la loi par rapport aux rejets d'hydrocarbure. Les rejets d'huile végétale sont tolérés sous certaines conditions hors des eaux territoriales (contrairement à ceux d'hydrocarbures qui sont interdits), mais ne sont pas autorisés dans les eaux territoriales françaises.

28 septembre 1991 – Plusieurs communes concernées

Transports maritimes et côtiers de fret

Une nappe d'hydrocarbures de 600 km² provenant du pétrolier HAVEN formée au large de SAN-REMO atteint le littoral de la côte varoise en plusieurs points, à 4 km des côtes. La nappe de 4 km de long et 50 cm de large est constituée d'irisations légères avec des traces d'hydrocarbures lourds. D'autres nappes moins importantes sont signalées le long du littoral. Les 2/3 de ces nappes ont pu être récupérées par chalutage. Néanmoins, le reliquat touche les côtes.

Route

3 octobre 2024 – FORCALQUEIRET

Transports routiers de fret

Vers 13h30, un véhicule a percuté un camion-citerne qui transportait 33 000 litres de gasoil. Le camion a perdu une infime partie de son chargement sans entraîner de pollution. L'accident a malheureusement entraîné le décès du conducteur de la voiture. La circulation a été entièrement coupée une partie de l'après-midi sur la RD43 et a été rouverte en fin de journée.

27 septembre 2023 – LE MUY

Transports routiers de fret

Vers 10h30, un camion-citerne transportant 14 000 l d'essence sans-plomb et 4 000 l de gazole tombe en contrebas d'un pont sur la D125. Lors du choc 8 m plus bas, le camion s'enflamme. Une épaisse fumée noire se dégage du véhicule. Arrivés à 11 h, les secours mettent en place un périmètre de sécurité,

dévient la circulation pendant 6 h et demandent à la station d'épuration d'arrêter son activité. Ils posent 3 barrages flottants anti-hydrocarbures sur l'Argens en amont de la station d'épuration. Vers 12h30, ils éteignent l'incendie. Le liquide émulseur pollue le fleuve sur 500 m² et le sol sur 100 m². Le conducteur décède dans la cabine du poids lourd. Le conducteur a vraisemblablement perdu le contrôle du véhicule et heurté les rails de sécurité de la départementale sur 200 m.

18 novembre 2019 - SAINT-CYR-SUR-MER

Transports routiers de fret

Lors du remplissage d'une cuve de fioul dans une maison de retraite, 4 000 l se déversent dans le réseau pluvial. Dans un collège à proximité, 25 collégiens se plaignent de maux de tête. Ils sont pris en charge par leurs parents. L'établissement et la maison de retraite sont fermés pendant 2 jours. Les 13 pensionnaires sont relogés dans d'autres centres. Une mauvaise manipulation lors de la livraison est à l'origine de la pollution.

27 juin 2015 - BRIGNOLES

Transports routiers de fret

Vers 7 h, un camion-citerne transportant 34 000 l de gazole percute les glissières de sécurité puis tombe en contrebas de l'A8. Le chauffeur est légèrement blessé. La citerne est partiellement éventrée. Une partie du carburant se déverse dans le fossé. Les pompiers ferment 2 voies de circulation sur 3. Ils dispersent de la mousse pour limiter la pollution. Après transfert des hydrocarbures restant, le poids lourd est relevé et évacué.

La pollution s'étale sur 2 000 m². Avant la réouverture complète de l'A8 à 17h30, jusqu'à 11 km de bouchons sont relevés.

28 janvier 2015 - TOULON

Commerce de gros de combustibles et de produits annexes

Vers 17h30, une livraison de fioul est effectuée dans la cuve d'un immeuble. La cuve est percée et 800 l de fioul fuient dans la cour. Les hydrocarbures s'écoulent dans une rétention d'eau pluviale. La pompe de relevage de cette rétention rejette le produit sur la voie publique. Les secours interrompent la circulation et récupèrent le produit.

L'intervention s'achève à 23h30.

9 février 2012 - FIGANIERES

Transports routiers de fret

Vers 13 h, un camion remorque militaire (type EX III) transportant 20 palettes de mortiers de 120 mm se renverse du côté passager dans un virage très serré sur la D955/RD54. L'ensemble routier, composé d'un camion neuf et d'une remorque, se couche sur le côté à 90°, ce qui provoque la rupture des sangles d'arrimage de la cargaison. Le conducteur est indemne, le chef d'équipage est légèrement blessé à la tête et au genou. Les secours établissent un périmètre de sécurité de 800 m, la circulation est coupée dans les 2 sens et le service départemental des routes met en place une déviation spécifique pour les poids lourds. Des démineurs et un officier militaire se rendent sur les lieux. La cargaison est déchargée à la main, puis le poids lourd est relevé. L'intervention s'achève vers 19h20. Le camion roulait à 40 km/h et le temps de conduite n'était pas dépassé. Plusieurs hypothèses sont envisagées : présence d'une plaque de verglas, vitesse inadaptée dans un virage très prononcé, qui aurait conduit la remorque à simple essieu (moins massive que le transporteur ou qu'un semi-remorque) à «décrocher», défaut d'attention du conducteur sur une partie du parcours particulièrement sinuose, à la différence de la première partie du trajet sur des grands axes. L'exploitant prévoit de sensibiliser plus régulièrement ses conducteurs sur la vigilance constante à maintenir lors de ces transports.

24 février 2011 - TOULON

Défense

Dans une base navale militaire, un chariot élévateur décharge un ensemble de roquettes d'un camion. A 16h10, les fourches du chariot, trop longues par rapport aux objets manipulés, percutent l'ensemble de roquettes situé immédiatement derrière celui manipulé sur le plateau du camion. Le camion étant ouvert des 2 côtés, aucun obstacle ne retient l'ensemble de roquettes déstabilisé et celui-ci tombe au sol. Il n'y a pas de réaction pyrotechnique et les conséquences se limitent à quelques traces sur les emballages des engins («caisses» de transport). L'exploitant isole les munitions pour expertise. Il interdit l'ouverture simultanée des ridelles ou des bâches opposées des camions pour le déchargement et rappelle aux opérateurs d'utiliser des fourches d'une longueur adaptée aux colis et de faire guider les caristes par des opérateurs lors des manœuvres.



18 août 2008 - RAYOL-CANADEL-SUR-MER

Transports routiers de fret

Un camion-citerne transportant 15 m³ de gazole et 15 m³ d'essence SP95 se renverse sur la chaussée à 7h10. Le camion s'enflamme, les hydrocarbures s'écoulent par les trous d'homme sur la chaussée et dans une canalisation d'eau pluviale et propagent l'incendie détruisant 7 véhicules, une agence immobilière et un hôtel. Les services communaux réalisent de barrages de terre pour arrêter les écoulements. Les secours maîtrisent le feu du poids-lourd dans la matinée puis une entreprise spécialisée dépote et relève la citerne dans l'après-midi. Les pompiers éteignent le feu aux bâtiments voisins le lendemain à 8h30. Les 23 clients sont évacués et relogés par la mairie et 1 employé de l'hôtel et 4 de l'agence immobilière sont en chômage technique. Le conducteur du poids-lourd, blessé dans l'accident, et 2 pompiers sont évacués vers le pôle de santé à proximité ; 5 autres pompiers sont blessés plus légèrement. Une déviation est mise en place jusqu'à ce que la chaussée soit réparée le lendemain vers 18 h.

11 juillet 2008 - CABASSE

Transports routiers de fret

Vers 17h30, le conducteur d'une camionnette transportant 1 bouteille de 1 m³ d'acétylène, 1 autre d'oxygène et 60 l de gazole immobilise son véhicule sur le bord de l'A8 en raison de la surchauffe du moteur ; la camionnette s'enflamme et le feu se propage à la forêt proche. Les gendarmes et services techniques de l'autoroute coupent la circulation dans les 2 sens et mettent en place un périmètre de sécurité de 500 m. A 20h30, tous les véhicules ont pu quitter la portion d'autoroute grâce à l'ouverture d'une sortie de service. Plus de 80 pompiers interviennent, ils injectent de la mousse afin de diminuer la température des bonbonnes. Du fait du fort risque d'explosion des bouteilles de gaz et de la propagation de l'incendie, les secours font appel à des démineurs et à un camion-citerne blindé spécialisé pour les feux de forêt (qui dispose d'une lance à eau de 15 bar de pression) provenant du camp militaire de Canjuers (13). Les secours éteignent l'incendie vers 23h30, les démineurs ouvrent les portes de la camionnette et mesurent une température de 206 °C au niveau des bouteilles par relevé par pyrolaser. Les pompiers les aspergent d'eau avec le véhicule blindé, leur température reste la même. Vers 2h15, après avoir vérifié que toutes les habitations dans un rayon de 200 m ont les volets fermés et

fenêtres ouvertes et que personne ne se situe en dehors d'un bâtiment à moins de 300 m, les démineurs, à l'abri dans le camion blindé, font exploser les robinets des bouteilles avec 2 charges de 500 g de dynamite. Des débris enflammés tombent sur la chaussée mais il n'y a plus de risque d'explosion lié aux gaz. Les services techniques autoroutiers nettoient la chaussée et évacuent la carcasse du véhicule. L'autoroute rouvre vers 4 h, jusqu'à 20 km de bouchon sont enregistrés sur la route N7. La gendarmerie et les services départementaux assistent les personnes bloquées en difficulté et organisent la reprise du trafic. L'incendie a détruit 1 ha de forêt. L'A8 et d'autres routes à proximité sont restées fermées pendant 9h30, entraînant d'importants embouteillages en raison de la période des départs en vacances. A noter également que le réseau GSM était saturé lors de la fermeture de l'autoroute. Les artisans spécialisés dans les forages, à qui appartenait le fourgon, étaient en règle car les substances et les quantités qu'ils transportaient ne nécessitaient pas d'autorisation. Ce type d'opération est exceptionnel pour les secours.

8 février 2008 - LE MUY

Transports routiers de fret

Une explosion et un incendie se produisent vers 9h30 sur un camion-citerne de propane dans l'atelier de réparations d'une entreprise de transport de matières dangereuses ; 6 salariés brûlés dont 5 gravement sont hospitalisés. La circulation sur la RN 555 est interrompue et un périmètre de sécurité est mis en place ; 25 personnes sont évacuées (employés d'une carrosserie et 2 pavillons). D'importants moyens matériels (4 hélicoptères, 10 ambulances, 4 fourgons pompe-tonne, 2 cellules émulseur...) et 80 pompiers sont mobilisés. L'incendie est maîtrisé vers 11 h et les pompiers refroidissent 5 bouteilles d'acétylène et 2 autres véhicules-citernes stationnés dans le bâtiment ; un relâchement de GPL à une soupape qui s'était normalement ouverte sur l'une des 2 citernes sous l'effet de la surpression due au flux thermique de l'incendie est maîtrisé avant dépotage en fin d'après-midi des 7 m³ de gaz contenus dans la capacité. L'atelier à structure métallique, les 3 véhicules-citernes, 150 m² de locaux administratifs et 10 voitures sont gravement endommagés. Selon la presse, l'explosion s'est produite après démarrage du moteur du camion-citerne. Une enquête judiciaire est effectuée.

27 décembre 1989 - TOURVES

Transports routiers de fret

Un camion-citerne se renverse, 10 000 L d'essence et gazole se déversent et polluent la Caramy. La faune est détruite sur 3 km. Des barrages flottants sont mis en place et des produits dispersants utilisés.

5. LORSQUE LE RISQUE DEVIENT RÉALITÉ

5.1 L'ALERTE

En cas de danger ou de menace grave, la population riveraine peut être alertée par les sirènes. Ces sirènes reproduisent le son (montant et descendant durant trois fois 1 min 41 sec) du signal national d'alerte.

Dès l'audition de ce signal d'alerte, vous devez impérativement vous mettre à l'abri et écouter votre radio de proximité qui vous renseigne sur la nature de l'accident et le cas échéant sur les consignes complémentaires de sauvegarde à appliquer.

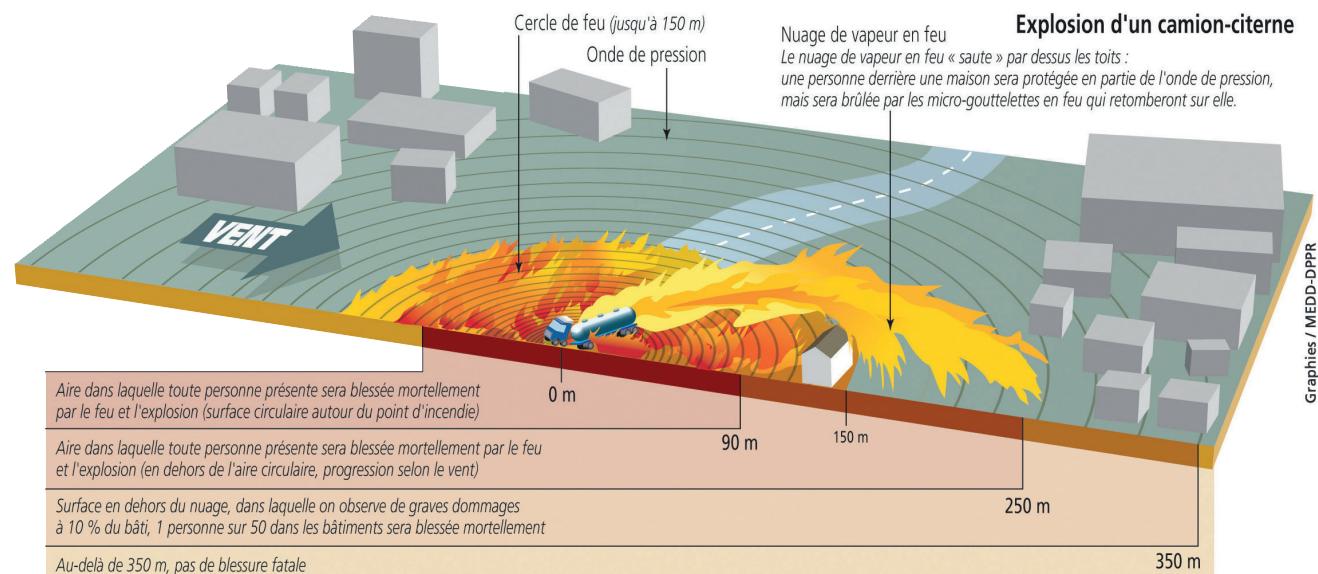


Schéma d'une explosion d'un camion-citerne avec les différentes zones impactées - Source : Ministère en charge de l'Écologie



5.2 LES CONSIGNES INDIVIDUELLES DE SÉCURITÉ



Se mettre à l'abri



Écouter la radio



Respecter les consignes

Témoin d'un accident, s'assurer que les actions menées seront sans danger pour soi, pour les victimes ou pour les autres témoins.



- Protéger les lieux du sinistre d'un « sur-accident » éventuel par une signalisation adaptée
- Demander à toute personne se trouvant à proximité de s'éloigner
- Donner l'alerte en appelant soit les sapeurs-pompiers (18 ou 112), soit la police ou la gendarmerie (17) ou bien encore le SAMU (15)
- Dans le message d'alerte, s'efforcer de préciser si possible :
 - > le lieu exact (commune, nom de la voie, point kilométrique...)
 - > le moyen de transport (poids lourd, canalisation, train...)
 - > la présence ou non de victimes
 - > la présence ou non de panneaux orange, et le cas échéant, les numéros qu'ils comportent (ne pas s'exposer pour lire ces plaques si elles ne sont pas visibles)
 - > la nature du sinistre : feu, explosion, fuite, déversement, écoulement...
- Se conformer aux consignes données par les services de secours lors de l'alerte
- Ne pas fumer
- En cas de fuite de produits :
 - > Ne pas toucher ni entrer en contact avec le produit
 - > Quitter la zone de l'accident
 - > Ne pas toucher au produit s'il est répandu
 - > Rejoindre le bâtiment le plus proche
- Si vous êtes confiné dans un bâtiment :
 - > Fermer les portes et fenêtres
 - > Obturer les entrées d'air
 - > Arrêter les ventilations
 - > Ne pas fumer
- En cas de picotements ou d'odeur forte, respirer à travers un mouchoir mouillé
- Une fois le danger écarté, aérer le local de confinement.
- Si vous vous trouvez loin de tout bâtiment, éloignez-vous immédiatement de la source de danger



- Chercher à rejoindre ses proches, notamment ses enfants qui seront pris en charge par l'école
- Fumer ou manipuler des objets susceptibles de générer des flammes ou des étincelles
- Encombrer les lignes téléphoniques
- Elles doivent rester disponibles pour les secours

Pictogrammes des consignes



► Rentrez rapidement dans le bâtiment en dur le plus proche



► Respectez les consignes des autorités



► Ecoutez la radio



► N'allez pas chercher vos enfants à l'école pour ne pas les exposer



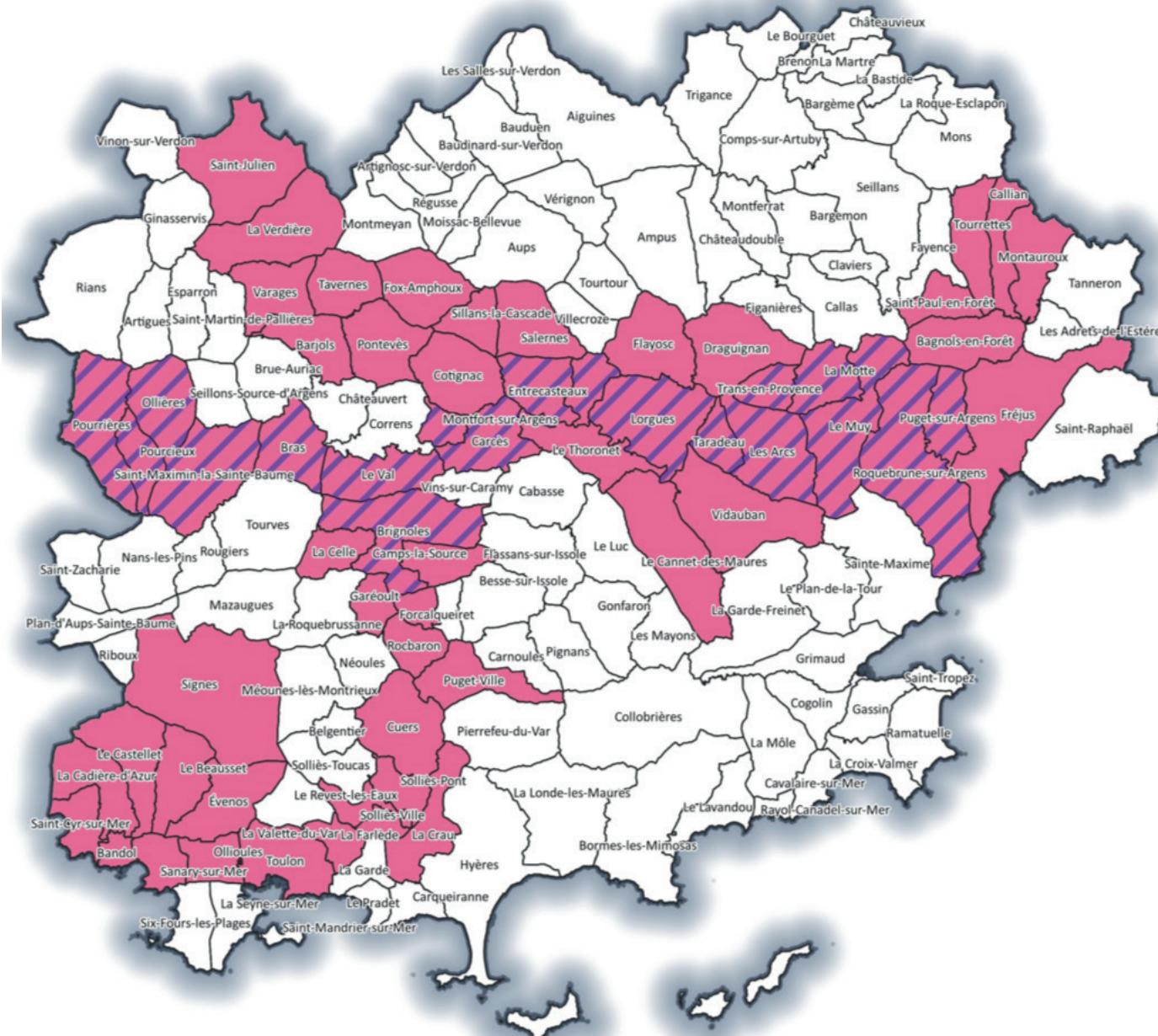
► Ne fumez pas, pas de flamme ni étincelle



► Ne téléphonez pas, libérez les lignes pour les secours

6. CARTOGRAPHIE

Communes concernées par les gazoducs et oléoducs



Légende

Communes concernées par des canalisations de transport de matières dangereuses

Gazoduc

Oléoduc



0 10 20 km



Réalisation : CYPRES© Mai 2025

Sources des données : DDTM83

Sources des fonds : BDTOPO® 2023 IGN©



Principaux axes routiers et ferrés



Légende

Principaux axes de circulation

- Autoroute
- Départementale
- - - Voies de chemin de fer



0 10 20 km



Réalisation : CYPRES© Juillet 2025

Sources des données : BDTOPO® 2023 IGN©

Sources des fonds : BDTOPO® 2023 IGN©

POUR EN SAVOIR PLUS

Source BARPI, base ARIA¹

Le site du ministère en charge de l'écologie :

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/reglementation-du-transport-marchandises-dangereuses-tmd>

Services de l'État dans le Var :

<https://www.var.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Risques-naturels-et-technologiques/Technologique/Les-risques-technologiques>