

Doc

MINISTERE DES TRANSPORTS

DIRECTION GENERALE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Direction des Transports Terrestres

COMMISSION INTERMINISTERIELLE POUR LE TRANSPORT
DES MATIERES DANGEREUSES

35.37, rue Frémicourt - 75015 PARIS - ☎:(1) 567.35.90

STATISTIQUE 1978

**des accidents et incidents
de la circulation routière
concernant le transport des
MATIERES DANGEREUSES**

CDAT
5518

S O M M A I R E

	Page
* Préface	1
A. <u>A C C I D E N T S</u>	
I. Récapitulation mensuelle	2
- Remarques	3
II. Récapitulation par classe	4
- Remarques	5
III. Récapitulation par nature d'emballage	6
IV. Types de véhicules, renversements, épandages	7
- Remarques	8
V. Récapitulation par catégories de voies routières	10
VI. Répartition géographique	11
- Remarques	13
VII. Causes présumées d'accidents	14
- Remarques	15

VIII.	Conséquences des accidents	
	a) corporelles	16
	- Remarques	17
	b) matérielles	19
IX.	Fuites, épandages et pertes de chargement	20
	- Remarques	21
X.	Infractions présumées constatées à la suite des accidents	22
	* Conclusion	23
B.	<u>INCIDENTS</u>	24

P R E F A C E

Etablie pour la cinquième année consécutive, il nous a semblé intéressant, cette année, pour mieux cerner le rôle des matières dangereuses dans les accidents, de faire dans certains tableaux, une distinction entre les accidents : ceux pour lesquels la matière dangereuse, a, soit provoqué l'accident, soit aggravé ses conséquences que ce soit sur le plan corporel ou matériel (épanchages par exemple) et les accidents au cours desquels la matière dangereuse n'intervient ni au niveau des causes, ni au niveau des conséquences.

Les premiers ont été dénommés accidents de type M, les seconds accidents de type C.

Il faut cependant noter que pour l'année 1978, la matière dangereuse n'a jamais été à l'origine d'un accident. Elle a par contre, dans de nombreux cas, aggravé les conséquences par des épanchages importants.

Cette statistique est toujours élaborée à partir des éléments qui nous parviennent des Services de Gendarmerie et de Police.

Les critiques et suggestions peuvent être adressées à Mme Pulcinelli, Commission Interministérielle du Transport des Matières Dangereuses 35-37 Rue Frémicourt - 75015 Paris.

A. - ACCIDENTS

A. I Récapitulation mensuelle

Mois	1975	1976	1977	1978			Mois	1975	1976	1977	1978		
				C	M	Total					C	M	Total
Janvier	24	22	29	15	9	24	Juillet	19	23	20	11	6	17
Février	19	20	25	8	8	16	Août	17	8	16	2	6	8
Mars	16	19	33	10	10	20	Septembre	21	11	20	8	11	19
Avril	18	23	22	10	6	16	Octobre	17	16	28	19	6	25
Mai	18	19	16	12	7	19	Novembre	19	22	24	10	16	26
Juin	11	16	14	9	13	22	Décembre	28	30	25	22	19	41
							Total	227	229	272	136	117	253

A. I Récapitulation mensuelle

- Remarques générales :

- Le nombre total d'accidents recensés en 1978 (253) accuse une baisse de 7% par rapport à ceux recensés en 1977 (272)

- dans la mesure où l'on ne connaît pas l'augmentation du trafic des marchandises dangereuses, il nous semble intéressant de citer quelques chiffres :

* les services de gendarmerie et de police ont recensé 247 785 accidents corporels (accident de circulation routière survenu sur une voie ouverte à la circulation publique impliquant au moins un véhicule et ayant fait au moins une victime, tué ou blessé). Ce chiffre accuse une diminution de 3,8% par rapport aux accidents corporels recensés en 1977.

* le service des Transports de Marchandises à la Direction des Transports Terrestres a chiffré, compte tenu des statistiques dont elle dispose, une augmentation de trafic routier de marchandises de 5,7% pour les 9 premiers mois de 1978 par rapport à la même période en 1977 (+ 3,7% en 1977).

- Ce premier tableau différencie donc, les accidents de circulation C et les accidents de type M (Matière dangereuse).

. accidents de type C : 136

. accidents de type M : 117

Plus de la moitié des accidents survenus à des véhicules transportant des matières dangereuses ne sont donc que des accidents de circulation.

Précisons dès à présent, que dans ces 117 accidents, de type M, la matière dangereuse n'a jamais été à l'origine de l'accident. Sur le plan des conséquences, on dénombre pour 1978, un mort (conducteur du véhicule-citerne, donc accident de travail), victime de la matière dangereuse et 4 blessés légers (voir le tableau "conséquences corporelles"). Ces 117 accidents impliquent 117 épandages ou pertes de chargement (voir le tableau "épandages et pertes de chargement"). L'épandage n'est pris en compte que lorsque la quantité répandue est supérieure à 100 litres.

Précisons enfin au lecteur que nous avons classé cette année dans la rubrique "accidents", des événements survenus en cours de transport et qui, en dehors de toute collision ou renversement, ont été suivis d'épandages de plus de 100 litres de la matière dangereuse (et qui étaient classés auparavant dans la rubrique "Incidents").

A - II Récapitulation par classe : nombre de fois où les matières d'une classe donnée sont impliquées

Numér. : Règlem. :	Nouv. : Numér. :	Désignation de la classe (matière)	Total	Type M	Type C
Ia	1a	- <u>Substances explosives</u>	3	1	2
Ib	1b	- <u>Munitions</u>	1	0	1
Ic	1c	- <u>Artifices</u>	0	0	0
			<hr/>	<hr/>	<hr/>
Id	2	- <u>Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous</u>	4	1	3
. Transport en bouteilles					
. Butane et propane			14	0	14
. autres (argon, méthane, oxygène, acétylène, hydrogène, ammoniac, azote, hélium, protoxyde d'azote, chlore)			7	4	3
. Transport en citerne					
. propane en citerne			10	0	10
. butane en citerne			6	2	4
. autres (argon, oxygène, gaz carbonique ammoniac)			6	1	5
			<hr/>	<hr/>	<hr/>
			43	7	36
Ie	4.3	- <u>Matières, qui, au contact de l'eau dégagent des gaz inflammables</u>	0	0	0
II	4.2	- <u>Matières sujettes à l'inflammation spontanée</u>	0	0	0
IIIa	3	- <u>Liquides inflammables</u>			
. Hydrocarbures liquides			148	76	72
. Liants (enrobé, goudron, bitume)			5	4	1
. divers			17	6	11
			<hr/>	<hr/>	<hr/>
			170	86	84
IIIb	4.1	- <u>Matières solides inflammables</u>	5	4	1
IIIc	5.1	- <u>Matières comburantes</u>	1	1	0
IVa	6.1	- <u>Matières toxiques</u>	9	5	4
IVb	7	- <u>Matières radioactives</u>	2	1	1
V	8	- <u>Matières corrosives</u>	22	10	12
VI	6.2	- <u>Matières infectes répugnantes ou putrescibles</u>	0	0	0
VII	5.2	- <u>Peroxydes organiques</u>	0	0	0
- <u>Divers</u> : Produits chimiques de classe différents conditionnés et transportés dans le même véhicule:			4	2	2
			<hr/>	<hr/>	<hr/>
TOTAL			260	117	143

Ce tableau remplace le tableau intitulé dans la plaquette 1977 : "Récapitulation par produits"

Remarques

1 - 260 produits impliqués pour 253 accidents - dans 7 accidents, les 2 véhicules impliqués transportaient tous deux des matières dangereuses.

2 - Classe IIIa - Liquides inflammables : 170 produits impliqués

Les hydrocarbures liquides, liants et autres liquides inflammables représentent 65% des 260 produits impliqués dans les 253 accidents :

* hydrocarbures liquides : 148

les hydrocarbures liquides seuls représentent 57% des 260 matières dangereuses impliquées. Ce pourcentage s'élevait à près de 55% en 1977. On notera le nombre élevé (76) d'épandages constatés. Le Service des Etudes Techniques des Chambres Syndicales de l'Industrie du Pétrole note une augmentation du trafic routier des produits pétroliers de 3% par rapport à 1977 (- 2% en 1977 par rapport à 1976) et qui corrélativement correspond à la très légère augmentation (+ 2%) observée dans le pourcentage d'accidents impliquant les hydrocarbures. Quant à la part du transport d'hydrocarbures dans le transport des matières dangereuses, il est toujours de l'ordre de 60 à 70% (estimation donnée par la Chambre Syndicale Nationale des Loueurs de Véhicules Industriels.

3 - Classe 7 - Matières radioactives :

Le seul accident de type M concernant cette classe s'est produit à la suite d'un choc violent entre les 2 véhicules dont l'un transportait des matières radioactives à usage médical, une très faible quantité d'iode 131 s'est répandue sur la chaussée ; le rayonnement mesuré à ce moment là était de 15 milliroentgen/heure, dose très éloignée d'un niveau présentant un quelconque danger. Ajoutons enfin qu'aucune contamination n'était à craindre.

A - III Récapitulation par nature d'emballage

Désignation	% *	Total M+C	Type M	Type C
- véhicules-citernes	81	211	97	114
- containers	2,75	7	2	5
- colis	7	18	14	4
- vrac (pulvérulents ou granulaires)	0,75	2	0	2
- bouteilles	8	21	4	17
- véhicules-batteries (transportant du gaz)		0	0	0
- renseignement non fourni	0,50	1	0	1
		260	117	143

* pourcentage rapporté au nombre d'emballages

Remarque :

On notera le nombre important des véhicules-citernes : 211. Les véhicules-citernes représentent donc 81% des 260 emballages impliqués (88% en 1977). Les épandages constatés (97) représentent un pourcentage de 46% (pourcentage rapporté au nombre total de véhicules-citernes).

A - IV Types de véhicules, renversements, épandages

Types de véhicules	Total de : véhic. impliq.	Nbre de : véhic. Type M	Nbre de : véhic. Type C	Renversements (Type M et C)			Epandages ou pertes de char- gement				
				%*	Total	sans collis.	après collis.	% *	Total	après renv.	sans renv.
Semi-remorques citernes	152	72	80	47,5	72	47	25	47,5	72	51	21
Camions citernes	57	23	34	45,5	26	16	10	40,5	23	15	8
Camions plateau ou camions fourgon	23	14	15	20,75	6	3	3	48,25	14	5	9
Semi-remorques plateau ou semi-remorques fourgon	15	4	11	33,5	5	2	3	26,5	4	3	1
Camions avec remorques plateau ou remorques fourgon	5	2	3	20	1	0	1	40	2	1	1
Camions avec remorques ci- terne	2	2	0	100	2	0	2	100	2	2	0
Total en nombre	260	117	143		112	68	44		117	77	40
Total en pourcentage	100	45	55		43	26	17		45	29,5	15,5

* - Renversements : pourcentage rapporté au nombre de véhicules impliqués dans chaque catégorie.

Epandages : pourcentage rapporté au nombre de véhicules impliqués dans chaque catégorie.

- Remarques

1 - 260 véhicules impliqués pour 253 accidents : dans 7 accidents, les deux véhicules transportaient tous deux des matières dangereuses.

2. Renversements :

a) toutes catégories de véhicules confondues :

- 1978 : 112 renversements, soit 43% des véhicules impliqués
- en 1977, on dénombrait 140 renversements qui représentaient 51% des 274 véhicules impliqués.

On constate donc, cette année, une diminution de 8% de renversements de véhicules

b) semi-remorques citernes :

- 1978 : 72 renversements pour 152 véhicules impliqués, soit un pourcentage de renversement de 47,5%
- en 1977, ce pourcentage s'élevait à 53,75. On assiste donc cette année, à une diminution de plus de 6% pour cette catégorie de véhicules

- presque deux fois plus de renversements sans collision que de renversements après collision. Si l'on compare ces chiffres avec ceux de 1977, on s'aperçoit que le pourcentage de renversement sans collision a diminué (- 7%) alors que le pourcentage de renversement après collision demeure stable

c) camions-citernes :

- 1978 : 26 renversements pour 57 véhicules impliqués, soit un pourcentage de renversement de 45,5% pour cette catégorie de véhicules
- 1977 : ce pourcentage s'élevait à 56,25%. Par rapport à 1977 les renversements pour les camions-citernes ont diminué de plus de 10%

- de même que pour les semi-remorques citernes, on note que le pourcentage de renversement sans collision est plus important que le pourcentage de renversement après collision. La comparaison avec 1977 révèle que le pourcentage de renversement sans collision a fortement diminué (- 20%) alors que le pourcentage de renversement après collision a doublé.

3. Epandages ou pertes de chargement :

a) toutes catégories de véhicules confondues

- 1978 : 117 épandages ou pertes de chargement pour 260 véhicules impliqués soit un pourcentage d'épandage de 45%

- en 1977 : ce pourcentage s'élevait à 34,5%. Il y a donc augmentation de 10% dans les épandages

b) semi-remorques citernes

- 1978 : 72 épandages pour 152 véhicules impliqués, soit un pourcentage d'épandage de 47,5%

- en 1977, ce pourcentage s'élevait à 36%. Les épandages ont donc augmenté de plus de 10% pour cette catégorie de véhicules

- les épandages après renversement sont bien plus nombreux que les épandages sans renversement (33% et 14%)

- par rapport à 1977, on constate une augmentation de 8% en ce qui concerne les épandages après renversement et une augmentation de 3% pour les épandages sans renversement

c) camions-citernes

- 1978 : 23 épandages pour 57 véhicules impliqués, soit un pourcentage d'épandage de 40,5% pour les camions-citernes

- en 1977, ce pourcentage était de 34,5%. Augmentation donc, de 6% dans les épandages pour les camions-citernes

- pour cette catégorie de véhicules également le nombre des épandages après renversement est plus important que le nombre des épandages sans renversement (26% et 14%)

- par rapport à 1977, pourcentage stationnaire en ce qui concerne les épandages après renversement ; en augmentation (+ 5%) pour les épandages sans renversement.

Conclusion

- Par référence à l'année 1973, le nombre de véhicules renversés par rapport au nombre de véhicules impliqués a diminué de près de 20% puisqu'il est passé de 61% à 43%. Cette tendance s'observe aussi bien pour les semi-remorques citernes que pour les camions-citernes.

- En ce qui concerne les épandages : le pourcentage déterminé dans les mêmes conditions est passé de 54% en 1973 à 45% en 1978, cependant depuis 1976, année pendant laquelle les épandages ont été les moins nombreux (25,5%), on assiste à une recrudescence d'épandages de près de 10% par an.

A - V Récapitulation par catégories de voies routières

Désignation des voies	% rapporté au nombre de voies	Total	Rase campagne	Aggloméra- tion
- chemins départementaux	42	106	86	20
- routes nationales	29,25	74	57	17
- autoroutes	16	40	40	0
- voies communales	9,75	25	13	12
- divers (intersections voies précitées...)	3	8	7	1
Total	100	253	203	50
Pourcentage		100	80,25	19,75

- Remarques :

- le pourcentage d'accidents survenus en rase campagne et en agglomération demeure stable depuis 1974 : soit 80% hors agglomération et 20% en agglomération.

La comparaison des tableaux 1978-1977 nous amène à faire les constatations suivantes :

- le pourcentage d'accidents survenu sur les routes nationales demeure stationnaire (1977 : 30% - 1978 : 29,25 %)

- le pourcentage d'accidents survenus sur autoroutes a pratiquement doublé (1977 : 8,5% - 1978 : 16%). A ce propos notons que 267 Kms d'autoroute ont été mis en service en 1978, ce qui représente 10 à 12% d'augmentation de Kms parcourus sur autoroutes (Source : Seres - Direction des Routes et de la Circulation Routière). Le Cetra a constaté une augmentation de 3,2% d'accidents corporels sur autoroutes. Ces chiffres ne justifient pas le pourcentage important d'accidents constatés cette année sur cette catégorie de voie routière.

Il paraît prudent d'attendre les résultats de 1979 afin de voir si cette tendance se confirme.

N° du Département	Départements	Total	N° du Département	Départements	Total	N° du Département	Départements	Total
01	Ain	2	17	Charentes Maritimes	1	34	Herault	3
02	Aisne	6	18	Cher	1	35	Ile et Vilaine	1
03	Allier	8	19	Corrèze	0	36	Indre	0
04	Alpes de Hautes Provence	1	20	Corse	1	37	Indre et Loire	3
05	Alpes (Hautes)	0	21	Côtes d'Or	4	38	Isère	8
06	Alpes Maritimes	8	22	Côtes du Nord	3	39	Jura	2
07	Ardèche	1	23	Creuse	3	40	Landes	2
08	Ardennes	1	24	Dordogne	2	41	Loir et Cher	2
09	Ariège	0	25	Doubs	1	42	Loire	2
10	Aube	1	26	Drôme	5	43	Loire (Haute)	2
11	Aude	3	27	Eure	4	44	Loire Atlantique	10
12	Aveyron	0	28	Eure et Loir	3	45	Loiret	3
90	Belfort	0	29	Finistère	2	46	Lot	0
13	Bouches du Rhône	4	30	Gard	1	47	Lot et Garonne	0
14	Calvados	1	31	Garonne (Haute)	2	48	Lozère	2
15	Cantal	2	32	Gers	0	49	Maine et Loire	2
16	Charentes	0	33	Gironde	6	50	Manche	2

Répartition géographique (suite)

N° du Département	Départements	Total
51	Marne	3
52	Marne (Haute)	4
53	Mayenne	3
54	Meurthe et Moselle	5
55	Meuse	1
56	Morbihan	1
57	Moselle	0
58	Nièvre	0
59	Nord	25
60	Oise	3
61	Orne	0
62	Pas de Calais	9
63	Puy de Dôme	1
64	Pyrénées Atlantiques	4
65	Pyrénées (Hautes)	1
66	Pyrénées Orientales	2
67	Rhin (Bas)	2

N° du Département	Départements	Total
68	Rhin (Haut)	2
69	Rhône	5
70	Saône (Haute)	0
71	Saône et Loire	5
72	Sarthe	2
73	Savoie	4
74	Savoie (Haute)	2
76	Seine Maritime	3
79	Sèvres (Deux)	1
80	Somme	9
81	Tarn	0
82	Tarn et Garonne	2
83	Var	1
84	Vaucluse	2
85	Vendée	0
86	Vienne	0
87	Vienne (Haute)	0

N° du Département	Départements	Total
88	Vosges	2
89	Yonne	2
	<u>Région Parisienne</u>	
91	Essonne	3
92	Hauts de Seine	1
75	Paris (Ville de)	3
77	Seine et Marne	10
93	Seine Saint Denis	1
94	Val de Marne	2
95	Val d'Oise	3
78	Yvelines	2
	<u>Outre Mer</u>	
971	Guadeloupe	1
973	Guyane	
972	Martinique	
974	Réunion	
975	Saint Pierre et Miquelon	
976	Mayotte	

- Répartition géographique

Remarques :

- 1. 78 départements dont un département outre-mer ont été touchés par les accidents de matière dangereuse (77 départements en 1977). Ce chiffre se décompose ainsi :

- 0 accident : 17 départements :

Hautes-Alpes - Ariège - Aveyron - Belfort - Charentes - Corrèze - Gers - Indre - Lot - Moselle - Nièvre - Orne - Haute Saône - Tarn - Vendée - Vienne - Haute Vienne - (18 départements en 1977)

- de 1 à 5 accidents : 69 départements (67 départements en 1977)

- de 6 à 10 accidents : 9 départements concernés (10 départements en 1977)

- plus de 10 accidents : 1 département, le Nord avec 25 accidents (19 accidents dans le Nord en 1977, suivi de l'Isère et Seine Maritime avec 11 accidents)

- l'accident à la suite duquel le conducteur du véhicule est décédé des suites des brûlures occasionnées par l'incendie de son chargement s'est produit en agglomération de Lyon (Rhône)

- trois autres accidents graves ont eu lieu, l'un en agglomération à Boulogne sur Mer (Pas de Calais) et les deux autres hors agglomération dans les Landes et dans les Ardennes.

Il est possible d'avoir plus de détails sur ces accidents à la rubrique : "Conséquences corporelles des accidents".

Remarques :

1. * Citons en introduction ces remarques préliminaires à l'étude des principales causes d'accidents, extraites de la statistique annuelle (1978) des accidents de la circulation routière et que publie la Gendarmerie Nationale :

"On sait que, d'une façon générale, l'accident est l'aboutissement d'un enchaînement de circonstances dont certaines peuvent être lointaines. Il est impossible d'en analyser tous les facteurs au cours d'une enquête judiciaire dont l'objectif est de permettre la fixation ultérieure des responsabilités. Par contre, "la cause immédiate" peut souvent être décelée par les enquêteurs avec un degré d'exactitude suffisant."

* Compte tenu de nos sources d'information, n'ont été prises en compte dans ce tableau que les causes immédiates définies ci-dessus.

* En ce qui concerne les personnes, est présumé "responsable", celui à l'encontre duquel l'enquête de Gendarmerie ou de Police permet d'établir une présomption de responsabilité pénale.

2. * Ainsi que nous l'avons déjà dit, pour 1978, la matière dangereuse n'a jamais été à l'origine d'un accident.

3. * Le pourcentage des causes humaines lié au comportement du conducteur du véhicule transportant la matière dangereuse s'élève à plus de 39%.

Ce pourcentage s'élevait à 49% en 1977. Ce poste accuse donc une diminution de près de 10%. On note une régression de plus de 20% des causes entrant dans cette catégorie, puisque, ces mêmes causes représentaient 62% des causes d'accidents en 1973 et seulement 39,5% en 1978.

* Le pourcentage d'accidents lié aux "excès de vitesse caractérisés" était passé de 14% en 1976 à 9% en 1977. Il s'élève à un peu plus de 10% cette année. Si l'on ajoute à ces excès de vitesse caractérisés (dépassement des limites réglementaires), les excès de vitesse, compte tenu des circonstances ou de la configuration des lieux, on arrive à un pourcentage voisin de 14%.

Des efforts semblent nécessaires pour réduire ces pourcentages mêmes si, dans l'ensemble, l'évolution depuis 1973 révèle une diminution de 4% des accidents liés à des excès de vitesse caractérisés.

Il peut être intéressant de relever certains chiffres recueillis par la Gendarmerie pour 1978 : 32% des accidents corporels constatés par elle (sur routes et autoroutes) ont été causés par une vitesse excessive (vitesse caractérisée et vitesse excessive compte tenu des circonstances et de la configuration des lieux).

4. * Le pourcentage de causes d'accidents imputable à un véhicule tiers (c'est à dire ne transportant pas la matière dangereuse) est passé de 25% en 1977 à 35% en 1978.

A. VIII - Conséquences des Accidents

a) - Corporelles

- Types de conséquences	MORTS					BLESSES				
	1974	1975	1976	1977	1978	1974	1975	1976	1977	1978
	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre
- Victimes de la circulation	48	29	32	51	42	51	59	152	191	160
- Victimes des matières dangereuses	13	6	2	1	1	12	13	8	3	4
	61	35	34	52	43	63	72	160	194	164

- Remarques

1) Victimes matières dangereuses

- Morts : Pour 1978, 1 mort victime de la matière dangereuse: un camion citerne circulant, semble-t-il, à vive allure, a percuté un pylone situé sur le terre-plein central de la chaussée, à Lyon (agglomération). La citerne, fixée sur le véhicule, a été arrachée du châssis et est tombée sur la chaussée. Les canalisations de dépotage placées sous le réservoir se sont rompues. L'essence ainsi répandue s'est enflammée immédiatement, provoquant une explosion. Le conducteur est mort des suites des brûlures graves occasionnées lors de l'incendie.

Par rapport à 1977, bilan stable en valeur absolue et en pourcentage rapporté au nombre d'accidents

- Blessures imputables aux matières dangereuses : 4 cas constatés - Blessures très légères pour les 4 personnes concernées. Une jeune femme a été incommodée par des émanations d'anhydride sulfureux. Les trois autres personnes ont été très légèrement brûlées à la suite de contacts avec du xylophène, de la soude caustique et de l'acide chlorhydrique en solution.

2) Victimes de la circulation

- Morts : en légère diminution par rapport à 1977
(51 en 1977 - 42 en 1978)

- Blessés (graves et légers) - leur nombre passe de 191 (1977) à 160 (1978).

Revenons, une dernière fois au bilan général des accidents corporels constatés en 1978 par la Police et la Gendarmerie :

- 12137 tués : diminution de 7,4% par rapport à 1977 -

- 338514 blessés : Diminution de 4,6% par rapport à 1977.

Avant de passer à la rubrique suivante, relatons brièvement 3 accidents, dont les conséquences auraient pu être très graves :

* Un camion citerne de 19 tonnes transportant 14000 litres de fuel domestique s'engage dans une rue en très forte déclivité (Boulogne Sur Mer - Pas de Calais), par ailleurs interdite aux poids lourds de plus de 3T500. Dans une courbe et à la suite d'une défaillance du système de freinage, le camion heurte et broye un premier véhicule en stationnement, se renverse sur un deuxième et prend feu. Le fuel enflammé se répand dans cette rue en pente et communique le feu à deux autres voitures en stationnement. Tous les véhicules accidentés (5) sont entièrement détruits et brûlés. Par suite de l'intervention très rapide des services de sécurité, l'incendie a pu être circonscrit assez vite. Toutes les voitures accidentées étant vides, il n'y a eu aucune victime à déplorer. L'école maternelle (destinataire du fuel) dont la façade a été endommagée a été évacuée par mesure de sécurité (159 enfants et 7 enseignants).

* Le conducteur d'une voiture de tourisme perd le contrôle de son véhicule et percute un ensemble articulé transportant du butane en citerne, sur le territoire de la commune d'Estigarde (Landes). Sous la violence du choc, la remorque se renverse, une des 2 soupapes de sécurité se détache et laisse échapper une fuite importante de gaz qui s'enflamme. Un bois de pins environnant est rapidement mis à feu (2 hectares). Il faudra 78 heures pour maîtriser l'incendie. Précisons que la mort des deux conducteurs est imputable à la violente collision entre les deux véhicules.

* Un ensemble articulé circulant en direction de Rethel (Ardennes) s'engage sur un pont enjambant deux voies ferrées. A la suite d'une vitesse excessive, le conducteur perd le contrôle de son véhicule qui percute la balustrade métallique du pont et le véhicule s'écrase à une quinzaine de mètres en contrebas, le long des deux voies ferrées. Le conducteur est grièvement blessé. Les services officiels sur les lieux constatent un épandage important de trichloréthane qui s'échappe de la cuve éventrée. La circulation est interrompue sur la voie ferrée. Dégâts importants au Domaine Public.

b) - matérielles -

Types de conséquences	Total	Type M	Type c
- Nombre de véhicules détruits ou endommagés transportant ou non des matières dangereuses	357	143	214
- dégâts importants aux immeubles ou aux habitations (nombre)	9	6	3
- Incendies de bois (nombre)	2	1	1
- Pollution de cours d'eau ou de nappes souterraines (nombre)	15	15	0
- Dégâts aux cultures, aux pâturages ou aux jardins (nombre)	13	12	1
- Dégâts au domaine public : poteaux EDF, feux de signalisation, panneaux routiers, balises, voies ferrées monuments, dégâts à la chaussée -(nombre d'accidents)	69	48	21

A. IX Fuites, épandages et pertes de chargement

Désignation	:	:	Nombre
1. <u>Fuites et épandages</u>			
a) <u>véhicules citernes</u>			
- cuves détériorées, perforées ou éventrées	:	:	57
- ouverture ou arrachage des couvercles de trous d'hommes	:	:	13
- fuite au(x) couvercle(s) de trous d'hommes	:	:	7
- fuite aux vannes	:	:	4
- fuite aux soupapes	:	:	2
- vannes arrachées	:	:	2
- rupture des canalisations de dépotage placées sous le réservoir	:	:	1
- ouverture ou arrachage de la robinetterie placée à la partie supérieure des citernes	:	:	1
- implosion de citerne (dépression)	:	:	1
- pliure ou affaissement de la citerne	:	:	1
- divers: fuite à 1 joint de soudure, fuite suite à rupture de soudure	:	:	7
- renseignement non fourni	:	:	1
		t 1.	97
b) <u>containers</u>			
- fuite	:	t 2.	2
2. <u>Pertes de chargement</u> (bouteilles, colis...)			
- choc très violent	:	:	10
- mauvais arrimage	:	:	4
- divers	:	:	3
		t 3.	17
3. <u>Radioactivité</u> *			
		t 4.	1
TOTAL			
		T	117

- Fuites, épandages et pertes de chargement :

Remarques :

- 57 épandages à la suite de chocs violents qui ont provoqué une détérioration importante des cuves (40 en 1977)
- 20 fuites ou épandages au niveau des couvercles de trous d'hommes. On en dénombrait 36 en 1977
- 17 pertes de chargement en 1978. En nette augmentation par rapport à 1977 (2)
- Radioactivité : voir remarque 3 - Tableau A2 : "Récapitulation par classe".

A.X - Infractions présumées constatées à la suite des accidents

Points controlés	Nombre
- 1. <u>Documents de bord</u> :	
- fiche de sécurité	8
- déclaration de chargement	4
- carte jaune	3
- certificat d'agrément	3
- 2. <u>Signalisation</u> :	
- panneau orange rétroréfléchissant	12
- plaques étiquettes de danger	8
- 3. <u>Protection contre le feu</u>	
- extincteurs	7
- 4. <u>Chargement</u>	
- calage et arrimage du chargement	5
- nature des produits transportés	1
- étiquetage des colis	1
- 5. <u>Equipements</u>	
- chronotachygraphe (défaut ou usage irrégulier)	29
- 6. <u>Règles de circulation</u>	
- vitesse limitée	26
- alcoolémie > 0,80 g	10
- interdiction de circuler	4

C O N C L U S I O N

Essayons, avant de clôre cette rubrique accidents, de voir quels sont les points positifs et ceux qui nécessitent encore un effort particulier des parties prenantes :

- les accidents ont diminué de 7% par rapport à 1977. Il semble aléatoire de comparer 1978 avec les années antérieures, les premières années (1973-1974-1975) de rôdage du système de recueil de renseignements étaient nécessairement incomplètes

- le nombre des victimes de la matière dangereuse reste stable : 1 mort, quelques blessés légers par an. En ce qui concerne les victimes d'accidents de la circulation, le nombre de morts demeure également stationnaire (une cinquantaine). Par contre le nombre de blessés, bien qu'ayant diminué de 16% par rapport à l'année dernière, a triplé depuis 1974

- le pourcentage de renversement, toutes catégories de véhicules confondus, a fortement diminué depuis 1973 (près de 20%)

- les épandages constatés à la suite d'accidents (toutes catégories de véhicules confondus) sont passés de 54% en 1973 à 45% en 1978. Notons cependant que depuis 1977, ils progressent à nouveau de plus de 10% par an

- le pourcentage des causes humaines d'accidents, lié au comportement du conducteur du véhicule transportant les matières dangereuses, a diminué de plus de 20% depuis 1973. Les excès de vitesse caractérisés représentant 10% de ces causes pour 1978, ont diminué de 4% depuis 1973. Il semble que les membres de la profession aient été sensibilisés aux risques inhérents au transport de la matière dangereuse.

En définitive, l'examen de cette statistique permet de constater que parmi le nombre total d'accidents routiers, ceux impliquant les matières dangereuses occupent une place très faible, ce qui décèle pour ces transports indispensables à la vie économique, un niveau relativement satisfaisant de la sécurité, niveau qui, espérons-le, s'améliorera dans l'avenir, avec la mise en application des nouvelles mesures prises, concernant principalement la formation des conducteurs.

B - INCIDENTS

Compte tenu de la nouvelle distinction cette année entre accidents et incidents, il ne nous a pas semblé utile de faire la relation des 26 incidents portés à notre connaissance.

- 4 détachements de roues
- 5 dérapages
- 3 échauffements d'essieux ou débuts d'incendie, immédiatement circonscrits
- 1 renversement dans fossé d'un véhicule trop chargé à l'arrière
- 1 boîte de vitesse en panne
- 2 immobilisations de véhicule (effondrement d'une plaque d'égout sous le premier - rupture d'une bécquille de remorque sur une aire de stationnement pour le deuxième)
- 1 blocage de freins
- 9 légères fuites (chacune étant bien inférieure à 100 l).

Parmi ces 26 incidents, nous avons choisi deux incidents qu'il nous paraît, pour des raisons différentes, intéressant de relater :

* Nord : le chauffeur d'un camion citerne (propane) s'aperçoit au cours d'une livraison chez un particulier d'une fuite, due à la rupture d'un joint du dégazeur avant volu-compteur. Il isole aussitôt la citerne en fermant les vannes, puis appelle les pompiers et les services de police - quartier isolé et électricité coupée par mesure de précaution - La fuite est rapidement colmatée et le camion peut repartir.

* Essonne : détérioration d'un emballage de transport contenant un échantillon de matière radioactive au centre de tri postal d'Issy-les-Moulineaux. Une des bases métalliques de cet emballage, en carton fort, avait cédé, livrant passage à un échantillon (solution d'un sel d'uranium naturel). Une mesure de débit de dose effectuée au contact de la bouteille, intacte, a donné : 0,1 millirad/heure. Des résultats des contrôles effectués, il ressort que les personnels du tri-postal, ainsi que ceux des services d'intervention, n'ont pas subi d'irradiation ni de contamination radioactive.