

**MINISTERE DE L'URBANISME
DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS**

■
DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES

□
**COMMISSION INTERMINISTERIELLE POUR LE TRANSPORT
DES MATIERES DANGEREUSES**

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

STATISTIQUE 1983

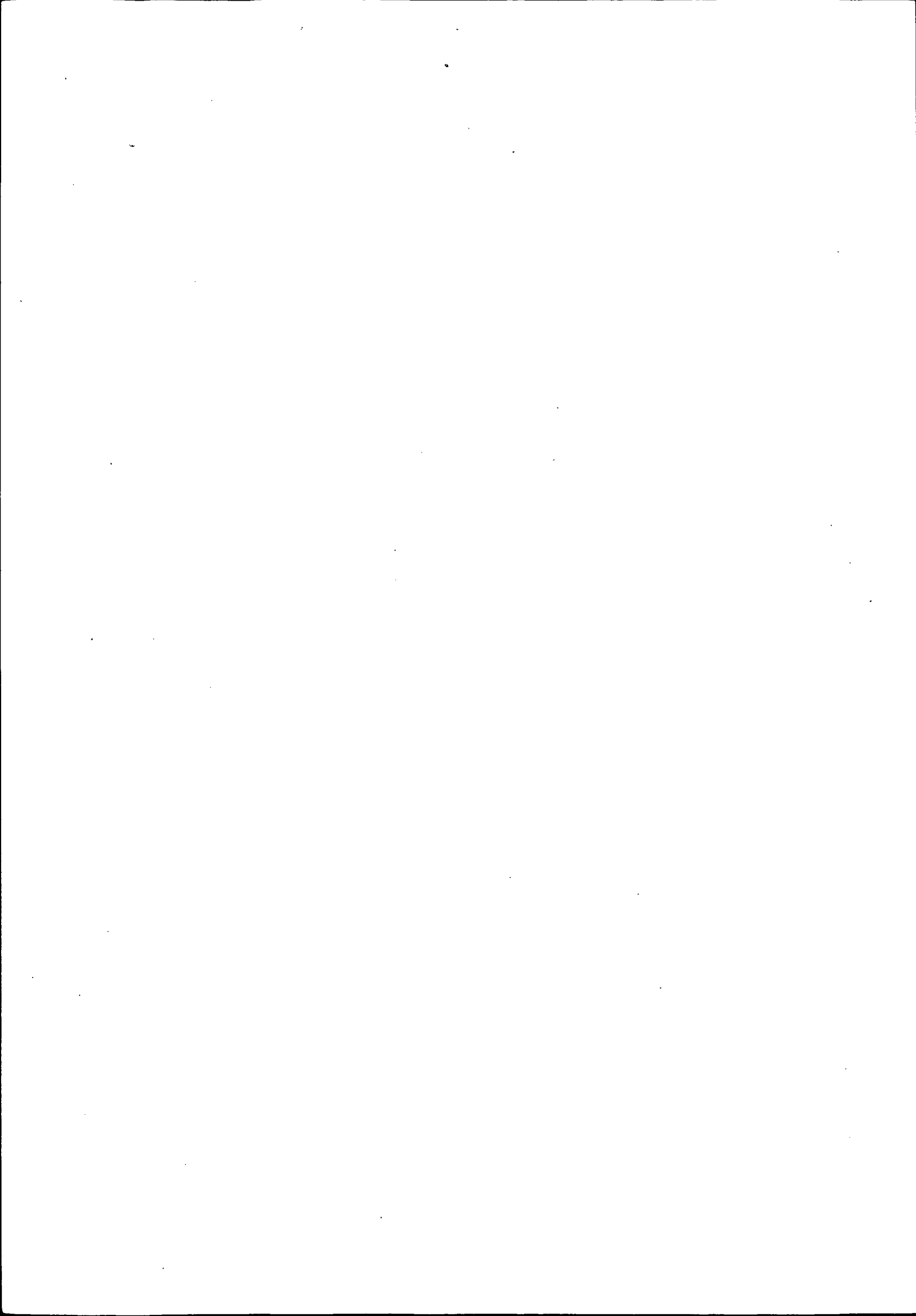
**des accidents et incidents
de la circulation routière
concernant le transport des
MATIERES DANGEREUSES**

Service d'Analyse Economique
et du Plan

DOCUMENTATION

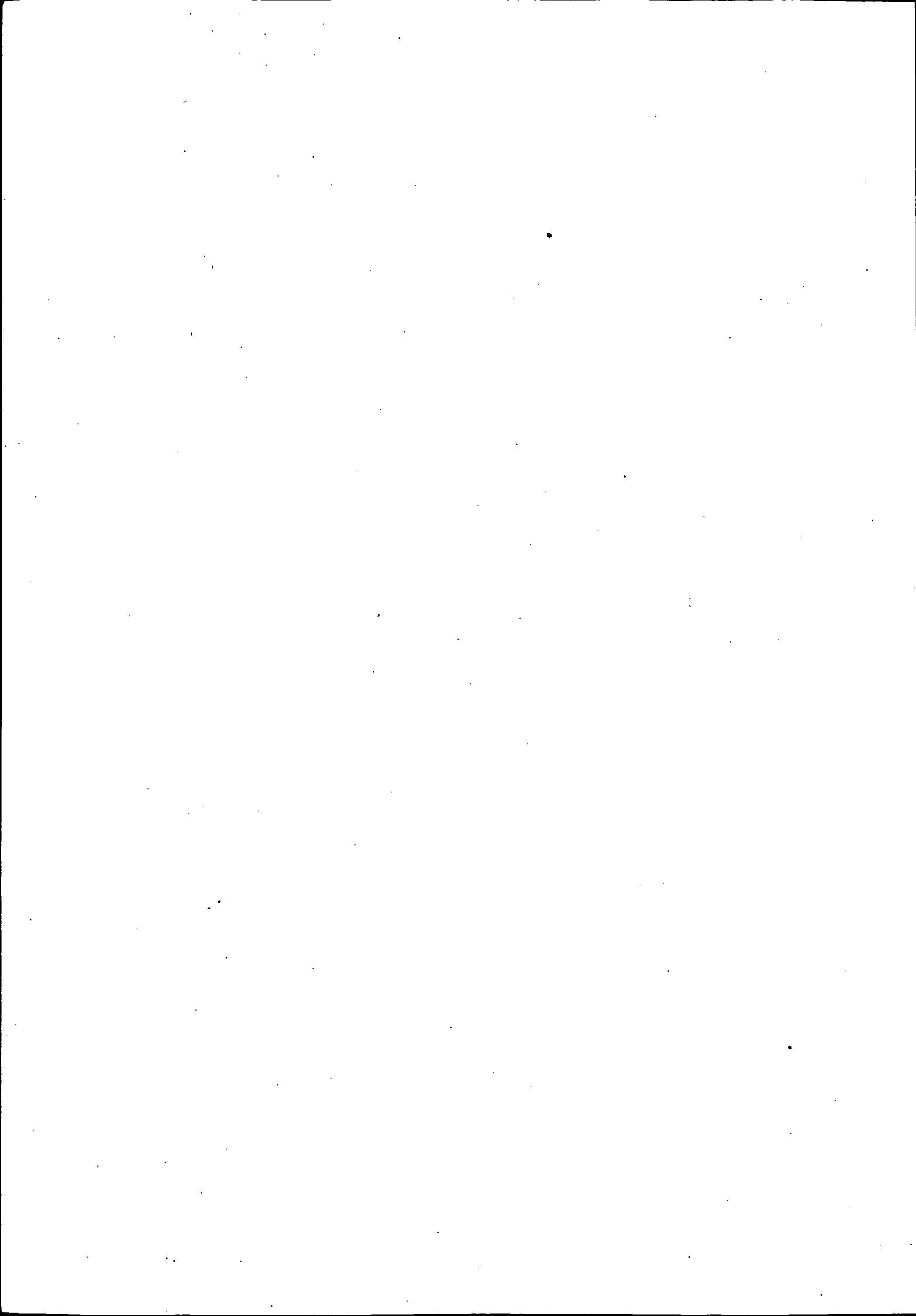
Réf.

**CDAT
5518**



S O M M A I R E

AVERTISSEMENT.....	3
I - <u>RESULTATS GENERAUX</u>	5
II - <u>ACCIDENTS</u>	
1 - Recensement des accidents et des victimes.....	7
2 - Récapitulation par classe de produits transportés	14
3 - Récapitulation par nature d'emballage.....	18
4 - Renversements des véhicules (par type de véhicule)	20
5 - Epanchages, pertes de chargement et fuites de gaz (par type de véhicule).....	24
6 - Répartition par catégorie de voies routières...	29
7 - Répartition géographique.....	30
8 - Causes présumées d'accidents.....	32
9 - Conséquences matérielles des accidents.....	34
10 - Détail des pollutions.....	37
11 - Epanchages, pertes de chargement et fuites (circonstances).....	38
12 - Infractions constatées à la suite des accidents	40
13 - Infractions concernant des véhicules étrangers.	42
III - <u>INCIDENTS</u>	43
IV - <u>CONCLUSION</u>	45



A V E R T I S S E M E N T

Etabli pour la onzième année consécutive, ce document présente les statistiques d'accidents et incidents concernant le transport des matières dangereuses recensés en 1983 sur le réseau routier français.

Après un chapitre de résultats généraux, nous avons établi des tableaux et des graphiques assortis de commentaires concernant le nombre, la nature, les circonstances, les causes et les conséquences des accidents, le nombre et la nature des dommages corporels et matériels et des infractions relatives à la réglementation (Code de la Route, R.T.M.D.*, A.D.R.***) relevées à l'occasion des accidents.

Sous la rubrique "incidents", nous avons brièvement relaté les événements mineurs c'est-à-dire ceux où un véhicule, seul en cause, n'a provoqué ni perte de produit dangereux supérieure à 100 l, ni dommage corporel, ni dégât important, mais parfois une gêne à la circulation ou aux riverains.

Comme pour les années précédentes, nous avons noté l'évolution récente et, lorsque cela a été possible, sur une plus longue période, de différents indicateurs statistiques concernant le transport des matières dangereuses et la circulation générale.

Précisons enfin que ce rapport a pu être établi à partir des procès-verbaux dressés par les services de la Gendarmerie Nationale et de la Police et des rapports des Ingénieurs des Mines ou des agents de contrôle routier du Ministère des Transports.

=====

* R.T.M.D. "Règlement pour le transport des matières dangereuses", du 15 avril 1945, pour le trafic routier intérieur à la France.

** A.D.R. "Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route", en vigueur le 29 janvier 1968, applicable entre les Etats signataires (la plupart des Etats d'Europe).

Désireux de répondre aux souhaits des personnes intéressées à la sécurité du transport des matières dangereuses, nous accueillerons volontiers toute remarque ou suggestion qui peut être adressée à la Commission Interministérielle du Transport des Matières Dangereuses, 35-37 rue Frémicourt 75015 PARIS.-
Téléphone (1) 567 35 90 (à l'attention de Monsieur MEYER).

I - RESULTATS GENERAUX

On a recensé, en 1983, 209 ACCIDENTS, soit environ 10% de moins que l'année précédente. Comme pour les deux années précédentes, dans près de deux tiers des cas, la matière dangereuse transportée n'a joué qu'un rôle passif.

(on a dénombré par ailleurs, pendant cette même année 14 incidents dont 5 dans lesquels la matière dangereuse transportée n'a joué qu'un rôle passif).

Les victimes (tués ou blessés) ont été 177 (243 en 1982). Les matières dangereuses elles-mêmes n'ont provoqué ni mort ni blessé grave, mais 12 blessés légers.

Sur les 212 véhicules de transport de matières dangereuses impliqués* dans les accidents, 124 transportaient des liquides inflammables en citernes et autres conditionnements, 42 des gaz comprimés, liquéfiés ou dissous en bouteilles ou en citernes, les 46 restant transportaient des matières dangereuses d'autres classes ou non précisées.

Les chargements de plus des quatre cinquièmes des véhicules impliqués étaient effectués en citernes.

Il y a eu davantage de matières corrosives répandues qu'en 1982 (environ 70 t au total) mais ce sont toujours les liquides inflammables, particulièrement les hydrocarbures qui se répandent le plus (environ 315 t au total, en quantité comparable à l'an dernier).

Un véhicule impliqué sur deux s'est renversé. Si l'on excepte l'année 1980, et ceci depuis 1977, on continue de remarquer que les camions-citernes se renversent toujours plus souvent que les semi-remorques citernes.

* impliqué (véhicule ou matière) : ce terme indique la présence sur le lieu de l'accident (ou de l'incident) du véhicule ou de la matière dangereuse transportée sans que cela induise nécessairement une responsabilité dudit véhicule ou de ladite matière dans l'accident (ou l'incident).

Selon les documents fournis, l'accident est présumé imputable dans 40% des cas au chauffeur du véhicule de transport de matières dangereuses et dans moins de 23% des cas à des tiers. Dans neuf cas, la matière dangereuse transportée a été cause déterminante de l'accident.

On détaille ensuite les conséquences matérielles des accidents pour les véhicules impliqués, les riverains et le milieu naturel (pollutions) et les circonstances détaillées des épandages, pertes de chargement et fuites.

On a relevé, à l'occasion des constatations faites à la suite des accidents, au total moins d'infractions au R.T.M.D. et à l'A.D.R. en 1983 qu'en 1982 (109 contre 136) dont 18 à l'encontre de véhicules étrangers.

II - A C C I D E N T S

1 - RECENSEMENT DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES

TABL. I RECAPITULATION MENSUELLE DES ACCIDENTS

Les accidents de type "C" sont les accidents de circulation au cours desquels la matière dangereuse est restée neutre. En revanche, les accidents de type "M" sont caractérisés soit par des blessures imputables à la matière (brûlures, intoxications, malaises, etc...), soit par un épandage de la matière (liquides), perte de chargement (colis, bouteilles, fûts, bidons etc...) suivie d'épandage, fuite de gaz (sous forme de liquide ou gazeuse). Nous rappelons à nos lecteurs que seules sont prises en compte, pour les épandages et fuites, les quantités indiquées ou estimées supérieures à 100 litres.

On relève en 1983 :

- 82 accidents de type "M", soit 39% des 209 accidents recensés, en augmentation relative de 7% par rapport à 1982.

- 127 accidents de type "C", soit 41% des 209 accidents recensés cette année.

TABL. II EVOLUTION DEPUIS 1973 DU NOMBRE D'ACCIDENTS

Le nombre d'accidents "C" recensés présente une chute plus importante en 1983 qu'au cours des 4 années précédentes.

On notera par ailleurs, pour la période de 1974 à 1983, l'évolution suivante du trafic routier de marchandises (indice 100 en 1974)* :

année	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
indice	100	89	93	94	96	100	102	93	90	89

* Evolution calculée en véhicules-km pour l'ensemble des véhicules de transport de marchandises de 3 T et plus de charge utile pour compte propre et compte d'autrui. (Communiqué par le Département de Statistique des Transports du Ministère des Transports. - Données redressées en 1983).

RECAPITULATION MENSUELLE DU NOMBRE D'ACCIDENTS

TABLEAU I

M O I S	Rappel 1982			1983		
	"M"	"C"	Total	"M"	"C"	Total
- JANVIER	10	13	23	8	10	18
- FEVRIER	7	7	14	7	14	21
- MARS	4	12	16	7	7	14
- AVRIL	6	11	17	5	9	14
- MAI	3	12	15	4	3	7
- JUIN	5	12	17	7	12	19
- JUILLET	8	14	22	9	10	19
- AOUT	2	14	16	9	10	19
- SEPTEMBRE	1	12	13	3	7	10
- OCTOBRE	13	20	33	4	11	15
- NOVEMBRE	9	14	23	8	14	22
- DECEMBRE	7	17	24	11	20	31
TOTAL	75	158	233	82	127	209

EVOLUTION ANNUELLE DEPUIS 1973
DU NOMBRE D'ACCIDENTS RECENSES

en valeurs absolues et relatives

TABLEAU II

ANNEES (an)	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Nombre d'accidents	195	257	227	229	272	253	283	240	236	233	209
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
dont- type M						117	127	113	92	75	82
type C						136	156	127	144	158	127
différence : an - an n n-1		+ 62	- 30	+ 2	+ 43	- 19	+ 30	- 43	- 4	- 3	- 24
dont- type M											+ 7
type C											- 31
pourcentage an - an n n-1		+31,8	-11,7	+0,9	+18	-22	+11,8	-15,2	-1,7	-1,3	-10
an n											

GRAPHE III ACCIDENTS : visualisation des résultats du tableau II

VICTIMES : le nombre de victimes de la matière dangereuse est de 12.

au total : aucun mort ; 12 blessés légers.

les morts non imputables à la matière dangereuse ont été les moins nombreux depuis dix ans : 24.

GRAPHE IV ACCIDENTS et VICTIMES * de la route recensés par la Gendarmerie Nationale sur l'ensemble de la circulation routière métropolitaine.

On observe une diminution de 6,3 % du nombre d'accidents corporels, de 6,2 % du nombre de blessés et de 3,7 % du nombre des tués.

La diminution de ces trois indices s'est donc affirmée au cours de l'année 1983.

* nous utilisons la terminologie de la Gendarmerie :

Accident corporel : Accident de circulation routière survenu sur la voie ouverte à la circulation publique, impliquant au moins un véhicule et ayant fait au moins une victime (tué ou blessé). Ce sont les seuls accidents recensés par les forces de police.

Tué..... : Victime décédée sur le coup ou durant la période de six jours suivant l'accident.

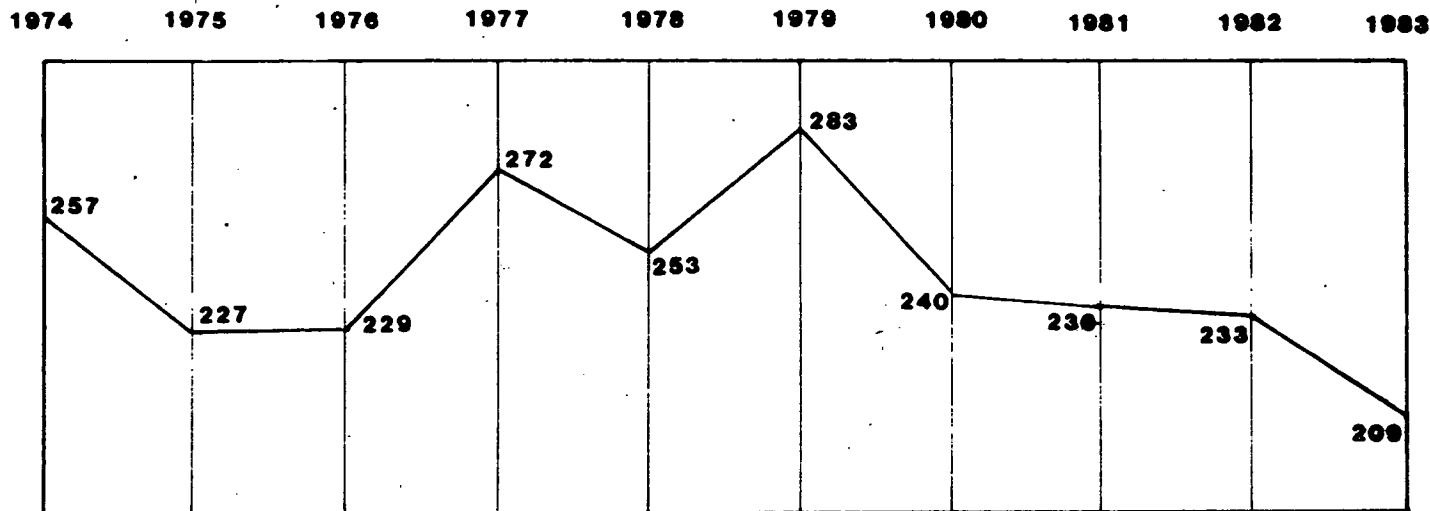
Blessé..... : Victime ayant subi des dommages corporels qui n'ont pas entraîné la mort, mais qui ont nécessité un traitement médical.

Blessé grave..... : Blessé ayant été hospitalisé durant au moins six jours.

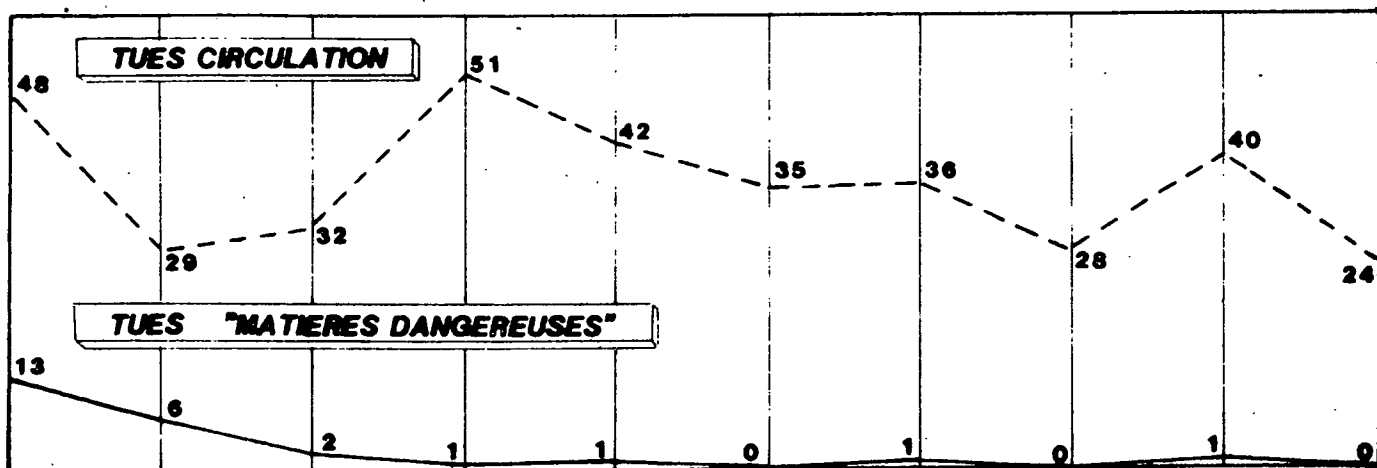
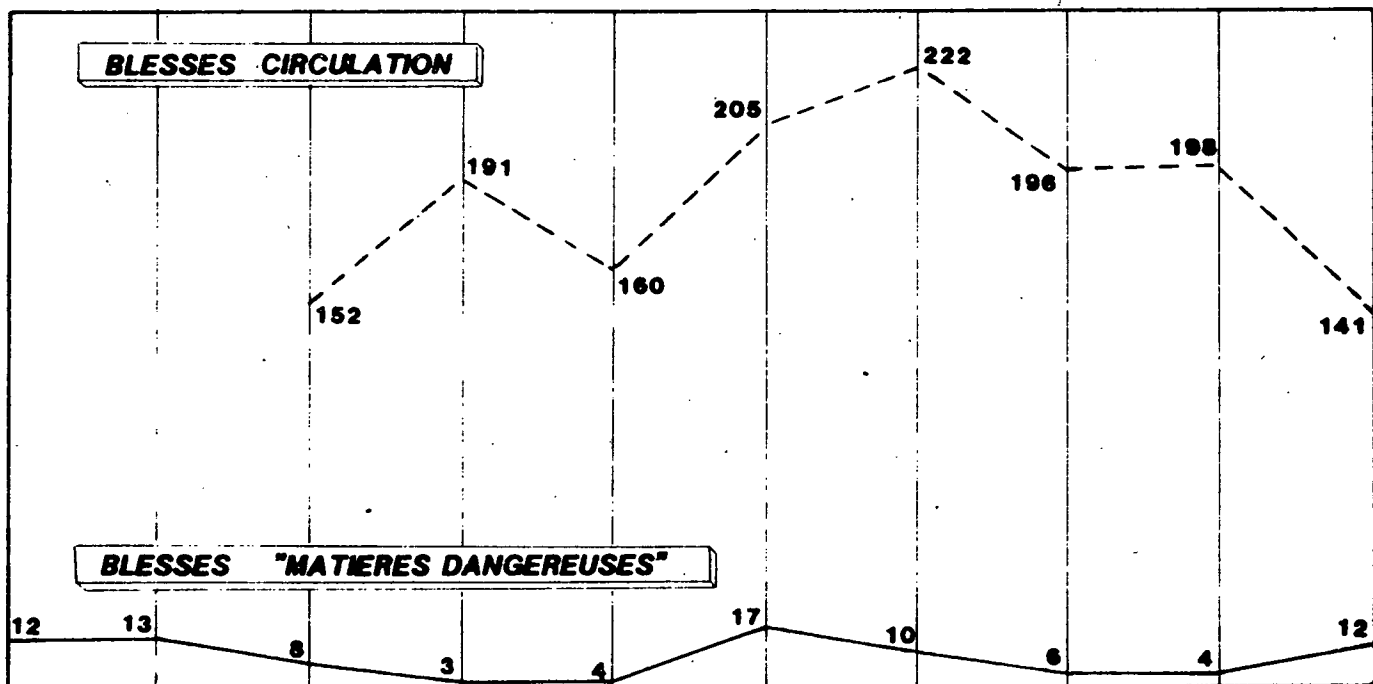
.../...

**EVOLUTION EN VALEUR ABSOLUE DEPUIS 1973
DU NOMBRE DES ACCIDENTS , DES BLESSES ET DES TUES**

GRAPHE III : ACCIDENTS RECENCES



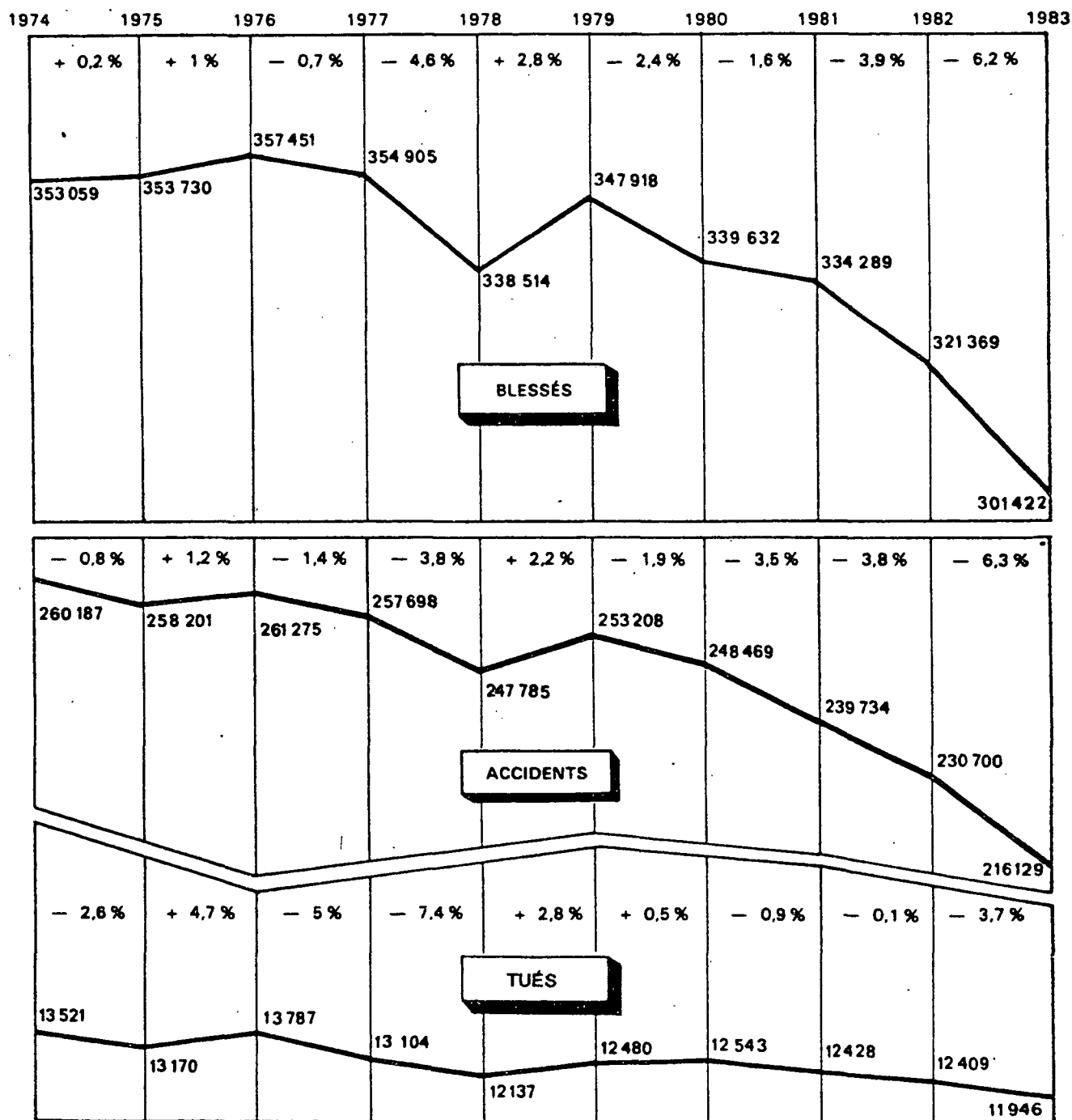
VICTIMES





TOTAL DE LA CIRCULATION ROUTIERE

GRAPHE IV - Evolution en valeurs absolue et relative, depuis 1974, du nombre des accidents corporels, des blessés et des tués (chiffres annuels).



**Rappel des chiffres de l'année 1972
considérée comme année de référence.**

Accidents: 274491

Tués : 16621

Blessés : 388139

SOURCE : GENDARMERIE NATIONALE

CONSEQUENCES CORPORELLES DES ACCIDENTS

TABLEAU V

ANNÉES	Victimes des matières dangereuses				Victimes circulation			
	Morts	Blessés			Morts	Blessés		
		Blessés graves	Blessés légers	Total		Blessés graves	Blessés légers	Total
1974	13			12	46			51
1975	6			13	29			59
1976	2			8	32			152
1977	1	1	2	3	51			191
1978	1	0	4	4	42			160
1979	0	3	14	17	35	69	136	205
1980	1	2	8	10	36	89	133	222
1981	0	1	5	6	28	66	130	196
1982	1	1	3	4	40	50	148	198
1983	0	0	12	12	24	44	97	141

CONSEQUENCES CORPORELLES DES ACCIDENTS

TABLEAU V

Victimes des matières dangereuses transportées : 12 blessés légers.

- 10 gardiens de la paix légèrement intoxiqués par des émanations de vapeurs acides,
- 1 pompier légèrement intoxiqué par des vapeurs de phénol (produit très toxique et corrosif),
- 1 pompier légèrement brûlé au pied par de l'acide chromique répandu sur la route dont les vapeurs s'étaient enflammées.

Victimes de la circulation :

24 morts : C'est le bilan le moins lourd depuis la tenue des statistiques (1974);

Les chauffeurs routiers effectuant des transports de matières dangereuses ont eu un mort lors d'une collision avec un autre ensemble routier et 5 morts après la perte de contrôle de leur véhicule dont 1 après assoupissement.

141 blessés : dont 15 dans un autocar de tourisme étranger impliqué dans une collision avec un ensemble articulé transportant des matières dangereuses.

.../...

RECAPITULATION PAR CLASSE :

Nombre de fois où les matières d'une classe donnée sont impliquées

TABLEAU VI

Epanchages, pertes de chargement et fuites de gaz liées à ces classes

Nomenclature selon règlement	DESIGNATION DE LA CLASSE	1982(rappel)			1983			
		Quantité épanchée (tonnes)	Nombre d'accidents		Quantité épanchée (tonnes)	Nombre d'accidents		
			M (1)	C (2)		Total M + C (3)=(1)+(2)	M (1)	C (2)
I a	- <u>Substances explosives</u>					0	2	2
I b	- Munitions	(Q)	1	0	1	0	0	0
I c	- Artifices					0	0	0
	Total Ia + Ib + Ic.....		1	0	1	0	2	2
I d	- <u>Gas comprimés, liquéfiés ou dissous</u>							
	. <u>Transport en bouteilles</u>							
	. Butane et propane		2	17	19	0	9	9
	. Autres (argon, méthane, oxygène, acétylène, hydrogène, ammoniac, azote, hélium, protoxyde d'azote, chlore...)	(P)	0	8	8	0	7	7
	. <u>Transport en citerne</u>							
	. Propane	(q)	2	8	10	20+q	4	13
	. butane		0	1	1	(Q)	1	4
	. Autres	17	0	8	8		0	4
	. <u>Transport en conteneurs</u>							
	. Anhydride sulfureux, hydrogène sulfuré		0	0	0	(q)	1	0
	Total I d	17 + q	4	42	46	20 + q	6	37
I e	- <u>Matières qui, au contact de l'eau dégagent des gaz inflammables</u>		0	1	1		0	0
II	- <u>Matières sujettes à l'inflammation spontanée</u>		0	0	0		0	0
III a	- <u>Liquides inflammables</u>							
	. hydrocarbures liquides	278	48	70	118	260	45	61
	. liants (enrobé, goudron, bitume)	34	4	1	5	50	2	1
	. Autres	13	5	11	16	5	7	8
	Total III a.....	313	57	82	139	315	54	70
III b	- <u>Matières solides inflammables</u>	19	1	2	3	30	2	3
III c	- <u>Matières carburantes</u>	(q)	1	0	1	16	2	2
IV a	- <u>Matières toxiques</u>	(Q)+51,2	7	10	17	54	6	4
IV b	- <u>Matières radioactives</u>		0	1	1		0	1
V	- <u>Matières corrosives</u>	40	11	21	32	70	16	10
VI	- <u>Matières infectées répugnantes ou putrescibles</u>		0	0	0		0	0
VII	- <u>Peroxydes organiques</u>		0	0	0		0	0
	- Substance non précisée, incertaine, inconnue et divers		0	7	7		2	2
	Total toutes classes.....		82	166	248		88	131
	POURCENTAGES		33	67	100		47,9	52,1

* Il s'agit du nombre de fois où les matières dangereuses ont été respectivement impliquées dans des accidents de type M(1) ou de type C (2).

(P),(q): Quantité répandue non mesurée mais très importante (Q) ou assez importante (q)
(P): Pertes de chargement sans que le liquide ou le gas se soit échappé des bouteilles.

2 - RECAPITULATION PAR CLASSE

EPANDAGES, PERTES ET FUITES DE CHARGEMENT LIEES A CES CLASSES.

Ces classes correspondent à celles définies par le R.T.M.D.

TABL. VI - RECAPITULATION GENERALE

On observe une assez grande stabilité d'ensemble des résultats de l'année 1982 à l'année 1983.

On remarquera que le nombre des pertes d'hydrocarbures liquides suivies d'épandages et la quantité répandue ont peu varié.

Pour les produits toxiques, le nombre d'épandages a diminué, mais la quantité répandue (environ 54 t) a un peu augmenté.

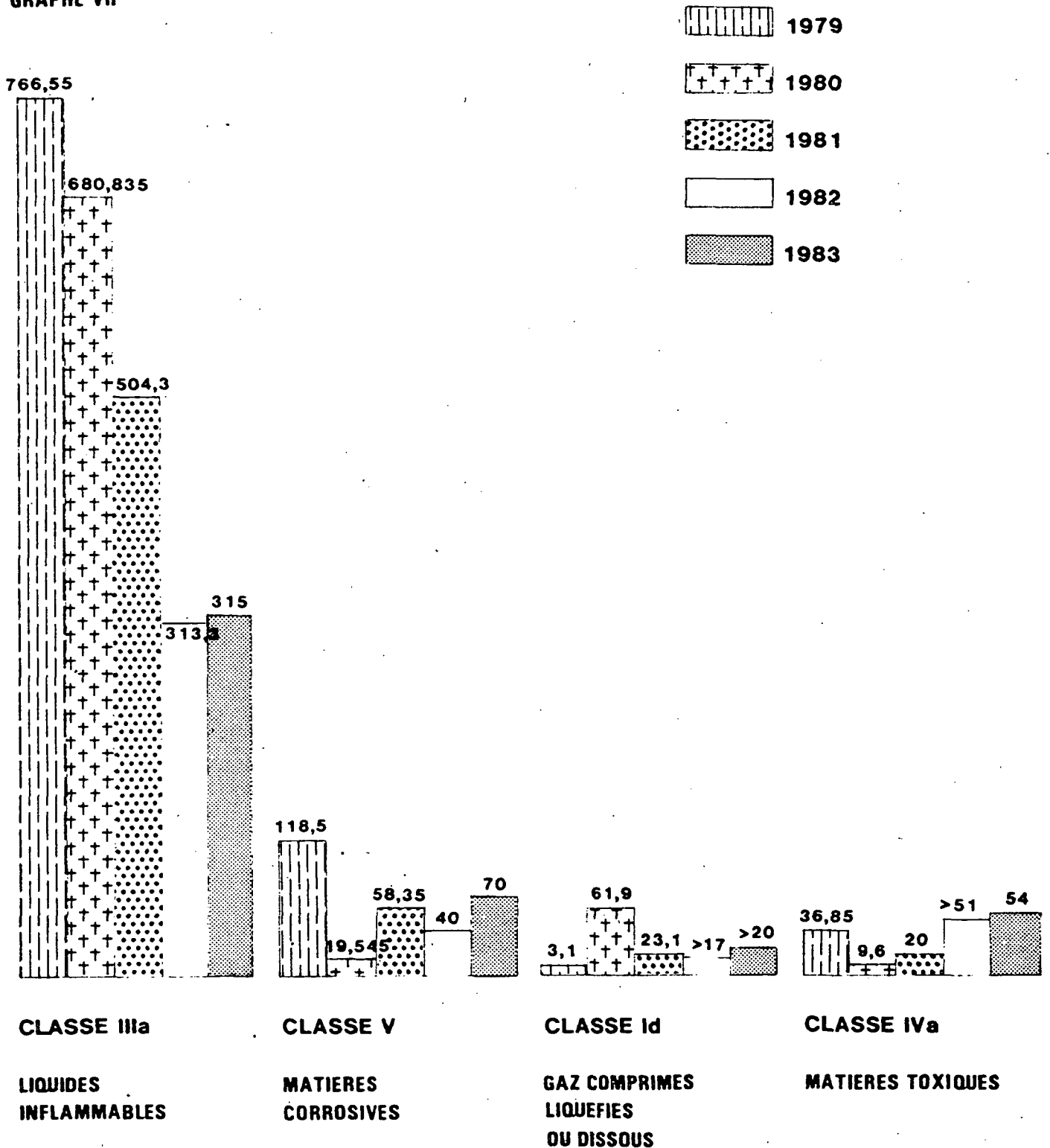
Enfin, 70 t de matières corrosives ont été répandues (presque le double de l'année précédente) dans un moindre nombre d'accidents (26 au lieu de 32).

En tout c'est un minimum de 500 t de marchandises qui se sont perdues dans le milieu ambiant sans compter la marchandise qui a pu être récupérée en bon état (notamment du gaz en bouteilles intactes et une certaine quantité d'hydrocarbures en vrac retenus par des barrages établis sur les ruisseaux ou étendues d'eau où s'étaient déversés les produits et repompés ensuite).

N.B. On ne tient pas compte, dans la quantité répandue, des produits liquides qui n'ont pas quitté leur emballage lors du déversement hors des véhicules de transport.

QUANTITE REPANDUE (en tonnes) POUR LES CLASSES IIIa, V, Id, IVa

GRAPHE VII



GRAPHE VII

Ce graphe précise les QUANTITES REPANDUES pour les 4 CLASSES de produits les plus touchées par les épandages, pertes et fuites de 1979 à 1983.

On notera que le chapitre 11 détaille les circonstances dans lesquelles les matières dangereuses ont été répandues.

Le chapitre 10, sous la rubrique "Pollutions", précise les quantités de matière dont on a pu estimer qu'elles ont provoqué des dommages au milieu naturel.

.../...

RECAPITULATION PAR NATURE D'EMBALLAGE

TABLEAU VIII

DESIGNATION	Nombre d'emballages	Pourcentages *	Evolution de 1982 à 1983 en %
- Citernes (1)	174	80,18	+ 2,62
- Colis (2)	23	10,60	+ 2,03
- Bouteilles (gaz) (3)	11	5,07	- 5,55
- Conteneurs	4	1,84	+ 0,21
- Vrac	0	0	- 0,82
- Divers et non identifiés	5	0,23	+ 0,23
TOTAL	217	100	

* Pourcentage rapporté au nombre total d'emballages (217)

(1) Citernes tractées, portées fixes ou amovibles. Une citerne compte toujours pour une unité même si elle comporte plusieurs compartiments sauf dans le cas de produits de classes de danger différentes.

(2) Un chargement de colis compte pour une unité.

(3) Un chargement de bouteilles compte pour une unité.

NB. Dans le tableau correspondant du rapport pour l'année 1982, page 16, il y a lieu d'ajouter une 5ème ligne, sautée de la composition du texte :

- Divers et non identifiés : 2 : 0,82 : + 0,82 :

3 - RECAPITULATION PAR NATURE D'EMBALLAGE

TABLEAU VIII

217 emballages pour 219 matières dangereuses transportées : plusieurs semi-remorques citernes transportaient dans des compartiments différents deux matières dangereuses et des camions ou fourgons transportaient ensemble plusieurs produits différents en colis, fûts, bonbonnes, parfois en plus de conteneurs ou d'une citerne.

Cette année encore, ce sont les citernes qui sont le plus représentées : 174 des 217 emballages (soit 80 %).

Le tableau IX du chapitre 4 donne le détail des véhicules correspondants.

Signalons les 123 semi-remorques citernes et les 48 camions citernes soit : 171 véhicules équipés de citernes, impliqués dans les accidents recensés.

RENVERSEMENTS POUR 1983 DE TOUTES LES CATEGORIES DE VEHICULES

TABLEAU IX

TYPES DE VEHICULES	Renversements sans collision				Renversements après collision				Nombre total de renversements	Nombre total de véhicules impliqués (renversés ou non)	Taux de renversements % *	Evolution des renversements 1982 à 1983 % *
	Ligne droite	Virage	Total	% *	Ligne droite	Virage	Total	% *				
Semi-remorques citernes %	10	19	29	23,6	7	4	11	8,9	56	123	45,5	+ 1,1
Camions citernes %	5	6	11	22,9	1	0	1	2,1	26	48	54,2	+ 4,2
Camions plateaux ou camions fourgons %	2	0	2	20,0	1	0	1	10,0	4	10	40,0	- 7,4
Semi-remorques plateaux ou semi-remorques fourgon %	1	5	6	30,0	1	0	1	5,0	11	20	55,0	+ 0,5
Camions avec remorques plateaux ou remorques fourgons %	1	0	1		0	0	0		1	4	25,0	-25,0
Camions avec remorques citernes %									0	0		-100,0
Camionnette ou fourgonnette %									0	1	0	=
Véhicule non identifié %		1	1						3	6	50,0	+50,0
TOTAL	19	34	50		10	4	44		101	212	47,6	
Pourcentages *	9,0	14,5	23,6		4,7	1,9	6,6		47,6	100		+ 0,6

* Pourcentage calculé en fonction du nombre total de véhicules impliqués dans la catégorie.

** Total correspondant à 49 renversements sans collision, 14 avec collision et 38 dans des circonstances autres ou non précisées.

4 - RENVERSEMENTS DES VEHICULES

TABLEAU IX

RENVERSEMENTS POUR TOUTES LES CATEGORIES DE VEHICULES

On note en 1983 : 101 renversement (112 en 1982) pour 212 véhicules de transport de matières dangereuses impliqués (238 en 1982) soit un taux de renversement de 47,6 % (47 en 1982).

GRAPHE X

FREQUENCE DES RENVERSEMENTS -EVOLUTION DEPUIS 1973

Ces courbes confirment une relative stabilisation des taux de renversements.

TABLEAU XI

EVOLUTION DES RENVERSEMENTS DEPUIS 1973 (TOUTES CATEGORIES DE VEHICULES CONFONDUES)

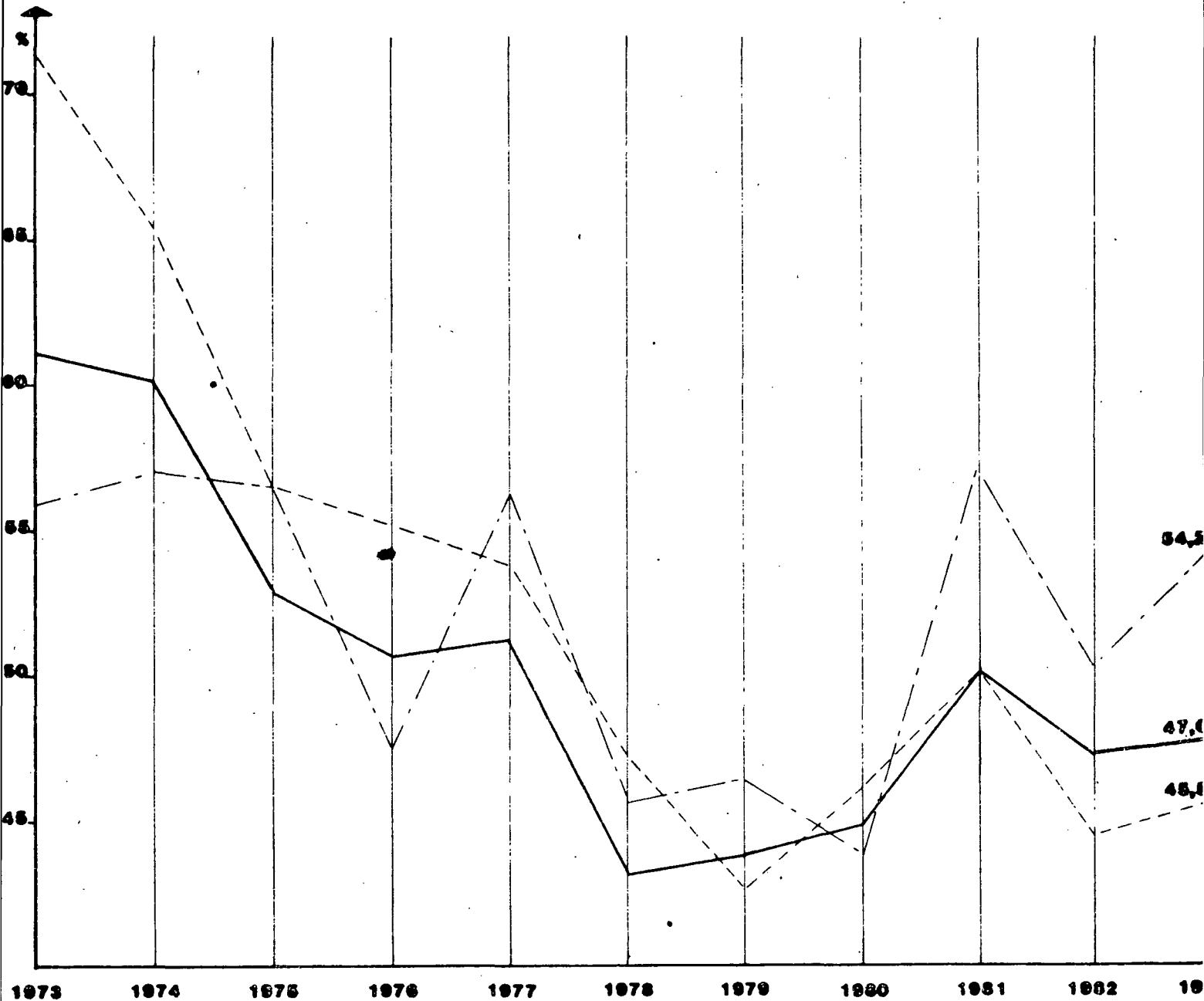
Le terme de "collision" inclut aussi bien les collisions avec obstacles fixer (mur, clôture, glissière, poteau de signalisation, de l'EDF ou des PTT) que les collisions avec un ou plusieurs autres véhicules.

Le nombre élevé de renversements produits dans des circonstances mal connues (37 sur 101) en 1983 ne permet pas d'en tirer d'enseignement valable.

FREQUENCE DES RENVERSEMENTS

EVOLUTION DEPUIS 1973

GRAPHE X



————— Toutes catégories de véhicules confondues

- - - - - Semi-remorques citernes

- · - · - Camions citernes

EVOLUTION DES RENVERSEMENTS DEPUIS 1973 TOUTES CATEGORIES DE VEHICULES CONFONDUES

Tableau XI

	Renversements sans collision			Renversements après collision			Nombre total de renversements	Nombre de véhicules impliqués (renversés ou non)	Taux de renversements %
	Ligne droite	Virage	Total %	Ligne droite	Virage	Total %			
1973							319	195	
%			répartition non connue						61
1974							154	257	
%			répartition non connue						60
1975			91			28	119	227	
%			40			12,5			52,5
1976			98			18	116	230	
%			42,5			8			50,5
1977			103			37	140	274	
%			37,5			13,5			51
1978			68			44	112	250	
%			26			17			43
1979	34	43	77	31	19	50	127	291	
%	11,75	14,75	26,5	10,75	6,5	17,25			43,75
1980	29	38	67	24	18	42	109	244	
%	12	15,5	27,5	10	7,25	17,25			44,75
1981	38	43	81	25	4	29	121	241	
%	15,8	17,8	33,61	10,4	1,6	12,03			50
1982	21	34	55	23	7	30	112	238	
%	8,8	14,3	23,1	9,7	2,9	12,6			47
1983	19	31	50	10	4	14	101	212	
%	9,0	14,6	23,6	4,7	1,9	6,6			47,6

* Pourcentage calculé en fonction du nombre total de véhicules impliqués dans l'année de référence.

EPANDAGES, PERTES DE CHARGEMENT ET FUITES DE GAZ POUR 1983

PAR TYPES DE VEHICULES

TABIEAU XII

Désignation des véhicules	Epanchages, pertes de chargement, fuites de gaz					Nombre de véhicules à l'origine des E., PC et P de G (**)	Nombre de véhicules impliqués		Evolution 1982-83 en %
	Sans collision ni renversement	Avec renversement sans collision	Avec collision sans renversement	Avec collision plus renversements	Autres cas				
	Nombre %	Nombre %	Nombre %	Nombre %	Nombre				
Semi remorques citernes %	9 7,32	31 25,20	7 5,69	12 9,76	3 + 1 ^{***}	63	123	51,22	- 12,87
Camions citernes %	5 10,42	10 20,83	2 4,17	4 8,33		21	48	43,75	- 0,69
Camions plateaux ou camion fourgons %	0	2 20,00	0	1 10,00		3	10	30,00	- 30,16
Semi remorques plateaux et semi remor fourgon %	1 5,00	7 35,00	1 5,00	4 20,00		13	20	65,00	+ 10,45
Camions avec remor plateaux ou rem. fourgon %	1 25,00	0	0	1 25,00		2	4	50,00	- 16,67
Camions avec remorques citerne %						0	0	0	-100
Camionnettes ou fourgons %						0	1	0	-100
Véhicule non identifié %					1	0	1		
TOTAL %	16 7,54	50 23,58	10 4,72	22 10,38	5	103	212	48,58	+ 4,04

(*) - Tous les pourcentages sont calculés par rapport au nombre de véhicules impliqués dans la catégorie.

(**) - Epanchages, pertes de chargement et fuites de gaz.

(***) - 1 cas dans des circonstances non précisées.

5 - EPANDAGES, PERTES DE CHARGEMENTS ET FUITES DE GAZ

TABLEAU XII

Récapitulation par type de véhicule impliqué et selon les circonstances de l'accident pour l'année 1983.

TABLEAU XIII
et

GRAPHE XI

Evolution de la fréquence pour toutes les catégories de véhicules confondues, les semi-remorques citernes et les camions-citernes depuis 1975. Des taux de pertes de marchandises dangereuses, même stabilisés autour de 46 % depuis l'année 1978, ne cessent d'être préoccupants.

GRAPHES XV
et
XVI

Les courbes tiennent compte des circonstances dans lesquelles les marchandises ont été perdues ou répandues (avec ou sans renversement, sans ou après collision).

TABLEAU XVII

Evolution détaillée, selon les circonstances, pour l'ensemble des véhicules impliqués (depuis 1975)

Les taux les plus forts correspondent, bien évidemment, aux accidents avec renversement du véhicule.

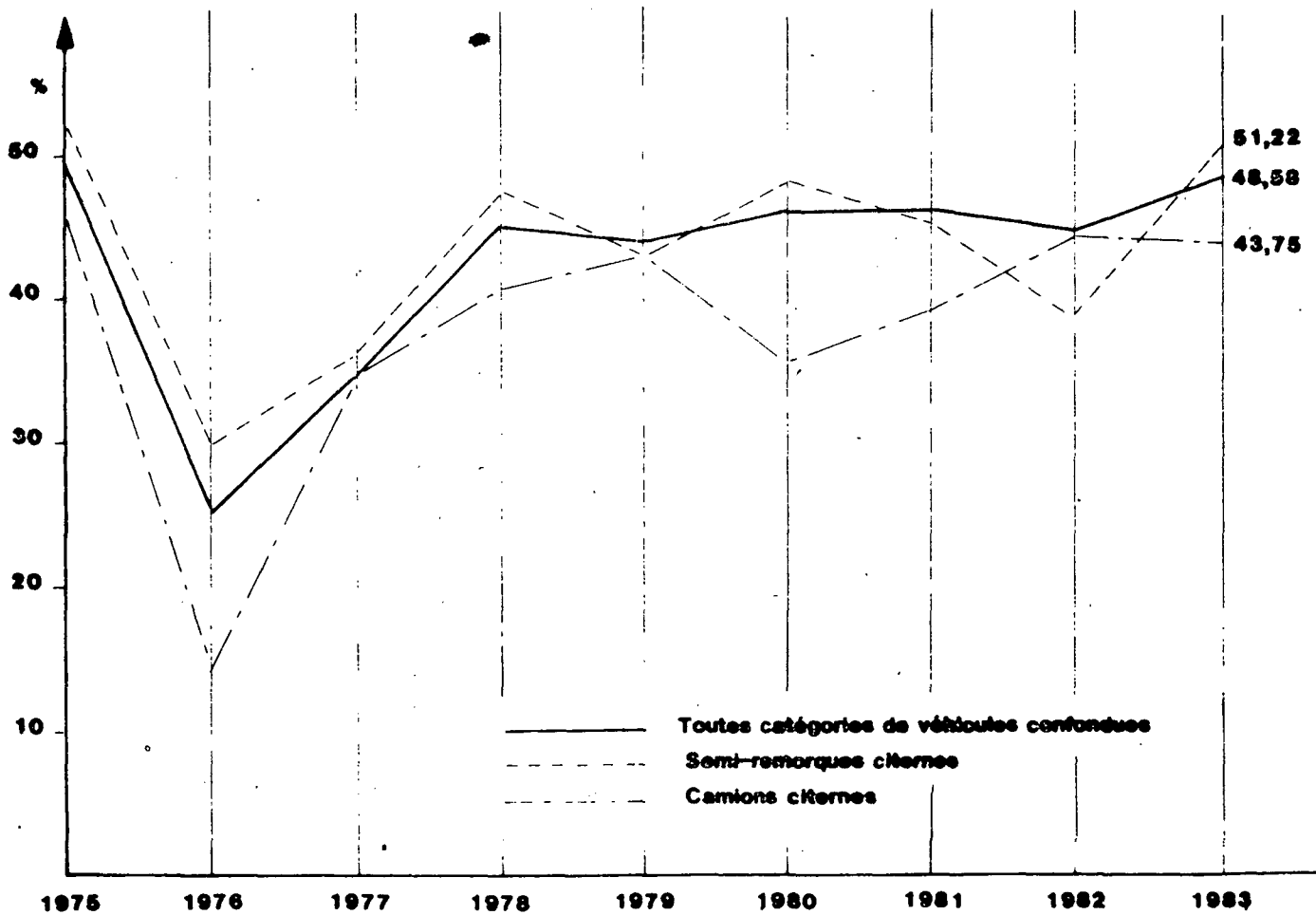
FREQUENCE DES EPANDAGES , PERTE DE CHARGEMENTS ET FUTES DE GAZ

EVOLUTION DEPUIS 1975

GRAPHE XIII

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Toutes catégories de véhicules confondues	49,75	25,25	34,25	45	43,75	46,25	46,47	44,54	48,58
Semi-remorques citernes	54,75	29,75	36	47,5	42,75	47,75	45,39	38,35	51,22
Camions citernes	46	14,5	34,25	40,5	42,75	35,25	38,64	44,44	43,75

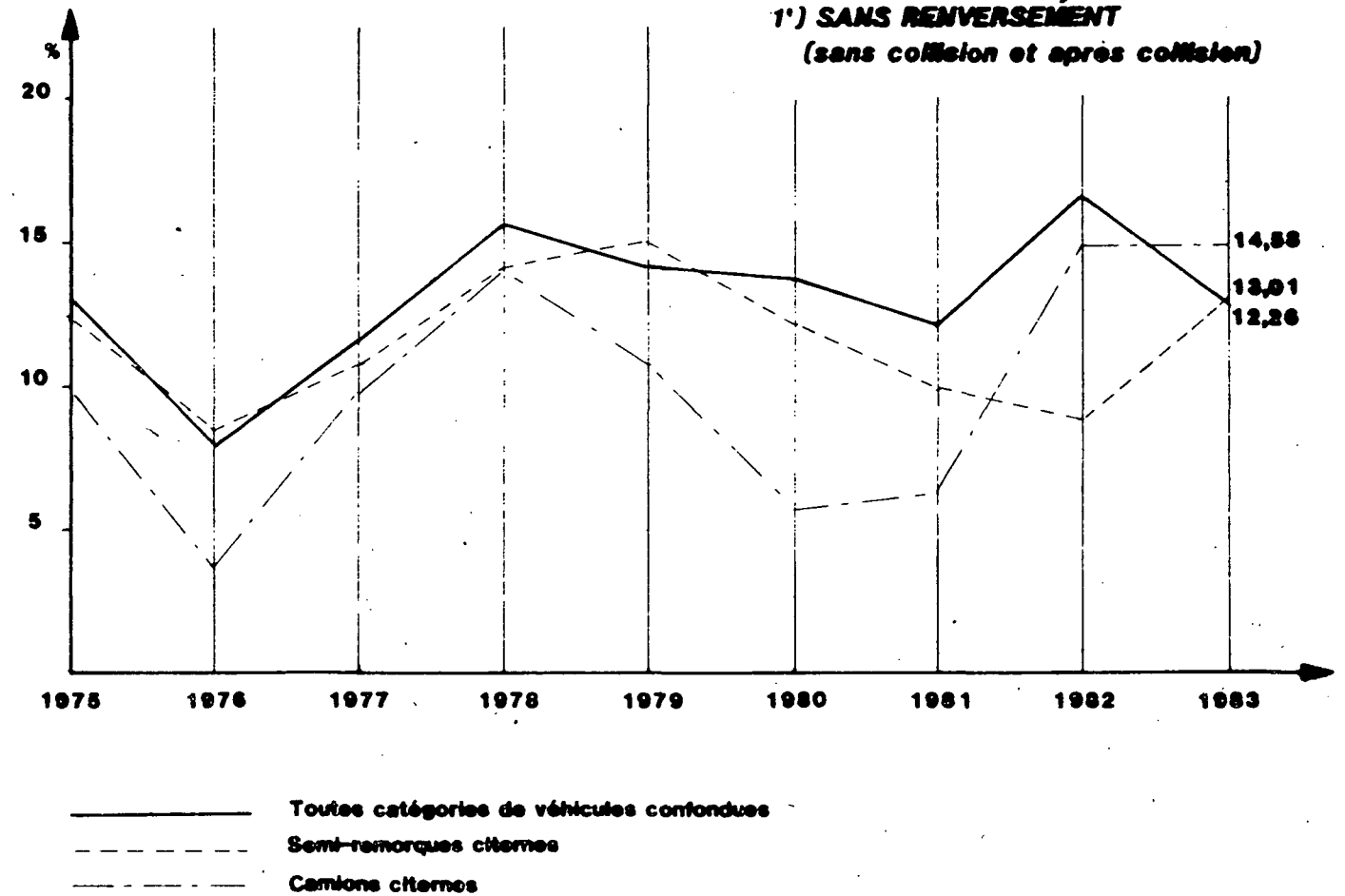
GRAPHE XIV



**EVOLUTION EN VALEUR RELATIVE, DEPUIS 1975,
DES EPANDAGES, PERTES DE CHARGEMENT ET FUITES DE GAZ
DANS LES CIRCONSTANCES SUIVANTES:**

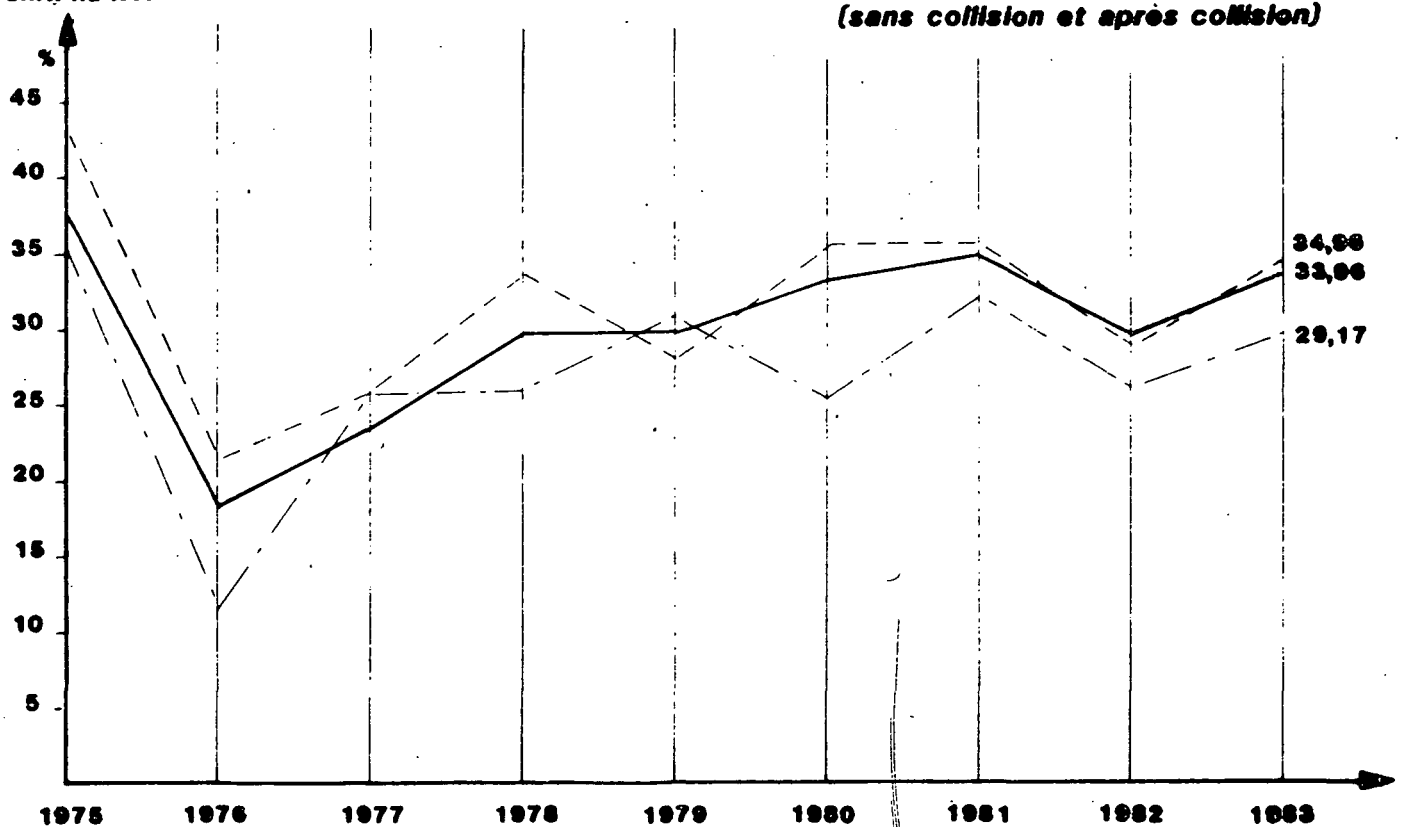
GRAPHE XV

**1') SANS RENVERSEMENT
(sans collision et après collision)**



GRAPHE XVI

**2') AVEC RENVERSEMENT
(sans collision et après collision)**



EVOLUTION DETAILLEE DEPUIS 1975 DES EPAUDAGES, PERTES DE CHARGEMENTS ET FUITES DE GAZ

- TOUTES CATEGORIES DE VEHICULES CONPONDUES -

TABEAU XVII

ANNÉES	Avec renversement			Sans renversement			Nombre de véhicules		%
	sans	avec	TOTAL	sans	avec	TOTAL	à l'origine des E, PC, FG	impliqués	
	Collision			Collision					
	Nombre %	Nombre %	Nombre %	Nombre %	Nombre %	Nombre %			
1975			84			29	113	227	
%			37			12,75			49,75
1976	Informations non recueillies		40	Informations non recueillies		18	58	230	
%			17,25			8		25,25	
1977			63			31	94	274	
%			23			11,25		34,25	
1978			77			40	117	260	
%			29,5			15,5			45
1979	52	34	86	14	27	41	127	291	
%	18	11	29	5	9,25	14,25			43,75
1980	48	32	80	15	18	33	113	244	
%	19,75	13	32,75	6,25	7,25	13,5			46,25
1981	59	24	83	20	9	29	112	241	
%	24,46	9,96	34,44	8,30	3,74	12,04			46,47
1982	45	23	68	15	21	36	106	238	
%	18,91	9,66	28,57	6,30	8,82	15,13			44,54
1983	50	22	72	16	10	26	103	212	
%	23,58	10,38	33,96	7,54	4,72	12,26			48,58
Variations de 82 - 83			+ 5,39			+ 2,87			+ 4,04

* Tous les pourcentages sont calculés en fonction du nombre total de véhicules impliqués dans les accidents de l'année considérée.

6. - REPARTITION PAR CATEGORIES

DE VOIES ROUTIERES

Le tableau fait apparaître que, globalement, près des trois quarts des accidents ont eu lieu en rase campagne.

Il y a eu davantage d'accidents sur les chemins départementaux que sur les routes nationales, contrairement à l'année précédente. Cette observation est surtout valable en ce qui concerne le réseau de rase campagne.

TABLEAU XVIII

Désignation des voies	Rase campagne		Agglomération		Total des accidents en 1983	% rapporté au nombre de voies	Evolution 1982 à 1983 %
	Nombre	%	Nombre	%			
Chemins départementaux	60	78,95	16	21,05	76	36,36	+ 6,75
Routes nationales	46	80,70	11	19,30	57	27,27	- 7,06
Autoroutes et bretelles d'autoroutes	41	87,23	6	12,77	47	22,49	+ 1,89
Voies communales	0	0	2	100,00	2	0,96	- 1,19
Boulevard ou rue	2	8,33	22	91,67	24	11,48	+ 0,32
Divers (voie privée, pont, passage à niveau, parking)	2	66,67	1	33,33	3	1,44	- 0,71
TOTAL	151	100	58	100	209	100	

BILAN DES ACCIDENTS PAR DEPARTEMENTS

TABLEAU XIX

DEPARTEMENTS	Accidents		DEPARTEMENTS	Accidents	
	1982	1983		1982	1983
01 : Ain	6	2	37 : Indre et Loire	1	2
02 : Aisne	1	2	38 : Isère	4	7
03 : Allier	1	1	39 : Jura	0	0
04 : Alpes de Haute Provence	3	0	40 : Landes	1	0
05 : Hautes Alpes	1	0	41 : Loir et Cher	2	5
06 : Alpes Maritimes	1	0	42 : Loire	8	7
07 : Ardèche	0	0	43 : Haute Loire	1	0
08 : Ardennes	1	5	44 : Loire Atlantique	11	4
09 : Ariège	0	0	45 : Loiret	1	3
10 : Aube	0	1	46 : Lot	0	1
11 : Aude	4	3	47 : Lot et Garonne	1	0
12 : Aveyron	2	2	48 : Lozère	1	2
13 : Bouches du Rhône	8	6	49 : Maine et Loire	4	2
14 : Calvados	5	0	50 : Manche	1	1
15 : Cantal	2	2	51 : Marne	1	3
16 : Charentes	1	2	52 : Haute Marne	3	1
17 : Charentes	1	2	53 : Mayenne	0	0
18 : Cher	0	4	54 : Meurthe et Moselle	5	1
19 : Corrèze	0	0	55 : Meuse	3	1
20A : Corse Sud	0	0	56 : Morbihan	0	3
20B : Haute Corse	1	0	57 : Moselle	5	1
21 : Côte d'Or	3	3	58 : Nièvre	0	3
22 : Côtes du Nord	2	2	59 : Nord	14	1
23 : Creuse	0	0	60 : Oise	8	1
24 : Dordogne	2	3	61 : Orne	1	2
25 : Doubs	1	4	62 : Pas-de-Calais	5	4
26 : Drôme	1	3	63 : Puy de Dôme	3	4
27 : Eure	6	1	64 : Pyrénées Atlantiques	6	0
28 : Eure et Loir	0	1	65 : Haute Pyrénées	1	1
29 : Finistère	1	1	66 : Pyrénées Orientales	1	3
30 : Gard	5	0	67 : Bas Rhin	2	2
31 : Haute Garonne	0	3	68 : Haut Rhin	2	1
32 : Gers	0	1	69 : Rhône	2	1
33 : Gironde	7	6	70 : Haute Saône	0	0
34 : Hérault	2	2	71 : Saône et Loire	4	0
35 : Ile et Vilaine	2	3	72 : Sarthe	2	0
36 : Indre	0	1			

7. - REPARTITION GEOGRAPHIQUE

On observe globalement une répartition plus étalée que les années précédentes sur la plus grande partie du territoire national.

Seulement 5 départements ont été le théâtre de 6 accidents ou plus contre 11 en 1982.

Les départements les plus touchés par les accidents ont été :

La Seine-Maritime : 11 accidents

L'Isère et la Loire : 7

La Gironde et les Bouches-du-Rhône : 6

Les Ardennes, le Loir-et-Cher, la Moselle, le Nord, l'Oise et le Rhône : 5

(Suite du TABLEAU XIX)

DEPARTEMENTS	Accidents		DEPARTEMENTS	Accidents	
	1982	1983		1982	1983
73 : Savoie	3	1	88 : Vosges	5	4
74 : Haute Savoie	0	2	89 : Yonne	3	2
75 : Paris	0	1	90 : Territoire de Belfort	1	0
76 : Seine Maritime	8	11	91 : Essonne	4	3
77 : Seine et Marne	7	4	92 : Hauts de Seine	2	3
78 : Yvelines	2	2	93 : Seine Saint Denis	3	1
79 : Deux Sèvres	1	2	94 : Val de Marne	0	0
80 : Somme	3	1	95 : Val d'Oise	2	4
81 : Tarn	4	1			
82 : Tarn et Garonne	1	0	Outre Mer	1	2
83 : Var	2	4	971 : Guyane	0	1
84 : Vaucluse	0	0	972 : Martinique	1	0
85 : Vendée	2	2	974 : Réunion	0	1
86 : Vienne	1	1	Autres DOM ou TOM	0	0
87 : Haute Vienne	2	3			
			TOTAL	233	209

TABLEAU XX

CAUSES PRESUMÉES D'ACCIDENTS	1983		Evolution de 1982 à 1983 en %	
	Nombre	%		
<u>I - Causes imputables à la matière dangereuse</u>	t 10	9	4,31	+ 3,02
<u>II - Causes imputables au véhicule transportant la matière dangereuse</u>	t 20	109	52,15	+ 7,37
<u>II.1. - Causes humaines.</u>				
- cause humaine mal définie		9	12,5	+ 1,5
- excès de vitesse caractérisé dans virage		9		
- excès de vitesse caractérisé hors virage		7		
- vitesse excessive compte tenu des circonstances dans virage		7		
- vitesse excessive compte tenu des circonstances hors virage		3		
- alcoolémie supérieure à 0,80 g/l		2		
- défaillance du chauffeur		7		
- absence ou insuffisance d'arrimage		7		
- écart sur accotement		6		
- manoeuvre maladroite ou dangereuse		9		
- perte de contrôle du véhicule sans excès de vitesse		20		
	s/t 21	81	38,76	- 1,59
<u>II.2. - Causes matérielles</u>				
- rupture d'attelage		5		
- éclatement de pneu		2		
- rupture d'amortisseur		1		
- rupture d'essieu		3		
- défaillance ou non fonctionnement des freins		3		
- court-circuit		2		
- divers		12		
	s/t 22	28	13,4	+ 3,96
<u>III - Tiers responsable</u>				
Causes non imputables au véhicule transportant la matière dangereuse	t 30	49	23,44	- 8,32
<u>IV - Causes externes</u>				
- intempéries		3		
- chaussée verglacée ou glissante		12		
- mauvais état de la chaussée		1		
- mauvais état des dépendances de la chaussée : accotement meuble glissant, instable, dénivellation....		5		
- divers (oarambolage)		1		
- écart sur accotement lors d'un croisement sur chaussées étroites		2		
	t 40	24	11,48	+ 2,9
<u>V - Causes indéterminées</u>				
	t 50	18	8,61	+ 0,03
TOTAL		209	100,00	

8 - CAUSES PRESUMÉES D'ACCIDENTS

ABL. XX

1. Seulement neuf accidents sont imputables à la matière dangereuse :

. Dans tous ces cas, les tiers, le véhicule et le chauffeur de véhicule de transport de la matière dangereuse sont hors de cause.

Il s'agit dans 7 cas de fuites à des citernes de gaz corrosifs (acides : 4 fois), de liquide ou de gaz inflammables pour cause de surpression (une fois), de vétusté ou de mauvais entretien d'une citerne ou de vannes (3 fois), d'une erreur de manipulation, de causes précises inconnues (2 fois).

Dans les 2 autres cas, il s'agit de fûts percés à la suite d'une chute du véhicule porteur (fûts mal arrimés) ou par une pointe de la palette porteuse.

Si ces accidents n'ont causé que des dommages matériels relativement limités, ils ont parfois nécessité des dérangements (évacuation de riverains, déplacements de secours) en raison de risques potentiels.

2. Les accidents liés au comportement du conducteur du véhicule transportant la matière dangereuse est toujours le plus important (environ 40 % du total des accidents).

Notons en particulier que plus de 12,5 % des accidents (11 % en 1982) sont dus à des excès de vitesse caractérisés ou non et que plus de 10 % d'accidents sont la conséquence de perte de contrôle du véhicule sans qu'on puisse incriminer d'excès de vitesse.

Notons, à titre de comparaison, que cette année, sont imputables à la vitesse excessive 29,4 % des accidents corporels constatés sur autoroute et 28,3 % des accidents constatés sur les routes, soit une légère diminution par rapport à 1982 (Direction de la Gendarmerie).

3. Les accidents liés à une quelconque défaillance des véhicules de transport des matières dangereuses sont un peu plus nombreux en 1983 (28) qu'en 1982 (22).

4. Les accidents imputables à des tiers sont en diminution notable : 49 cas contre 74 (23,44 % du nombre total d'accidents contre 31,76 %)

=====

N.B : Lorsque plusieurs causes ont pu concourir à produire l'accident, on en a compté une seule, celle qui a semblé la plus déterminante. C'est ainsi qu'à la conduite en état d'ivresse sont souvent associées une ou plusieurs fautes de conduite notamment excès de vitesse ou perte de contrôle du véhicule.

.../...

CONSEQUENCES MATERIELLES DES ACCIDENTS

et POLLUTIONS

TABLEAU XXI

TYPES DE CONSEQUENCES	Rappel 1982	1983
1 - <u>Chargement</u> (matière dangereuse)		
- explosion du chargement	1	0
- explosion + incendie du chargement	1	1
- incendie du chargement	6	7
- perte totale de chargement (ni explosion, ni incendie)	10	5
- perte partielle de chargement (ni explosion, ni incendie)	54	68
2 - <u>Véhicules</u> (tout véhicule impliqué dans l'accident)		
- nombre de véhicules incendiés	8	8
- nombre de véhicules hors d'usage (en dehors du feu)	88	65
- nombre de véhicules très endommagés	99	70
- nombre de véhicules partiellement endommagés	111	67
3 - <u>Environnement</u>		
- dégâts importants aux immeubles ou aux habitations (nombre d'accidents)	7	8
- dégâts au domaine public (nombre d'accidents)	82	43
- dégâts aux cultures, pâturages et jardins (nombre)	11	8
- libération de gaz toxique dans l'atmosphère	1	2
- pollution d'égoûts, cours d'eau, étangs, lacs (nombre)	4	6
- pollution de fossés, champs ensemencés ou cultivés, jardins (nombre)	7	6
- pollution de viviers	1	0
4 - <u>Economie générale</u>		
- retard, perturbation importante du trafic ferroviaire	2	2
- déviation, perturbation importante du trafic routier	29	48
- arrêt, perturbation importante du trafic fluvial	0	1
- évacuation de personnes pour raison de sécurité	1	7
5 - <u>Dommmages matériels aux sauveteurs</u>	1	0

9 - CONSEQUENCES MATERIELLES DES ACCIDENTS

ABL. XXI

On observera, au sujet des conséquences détaillées dans ce tableau :

1° Un cas d'explosion suivi de l'incendie du chargement :

L'incendie avait pris naissance dans la cabine et provoqué rapidement l'explosion des vapeurs d'hydrocarbures et l'embrassement de l'ensemble du chargement.

2° Sept incendies de chargement

3° Véhicules :

Un total de 73 véhicules hors d'usage et de 137 véhicules partiellement ou très endommagés.

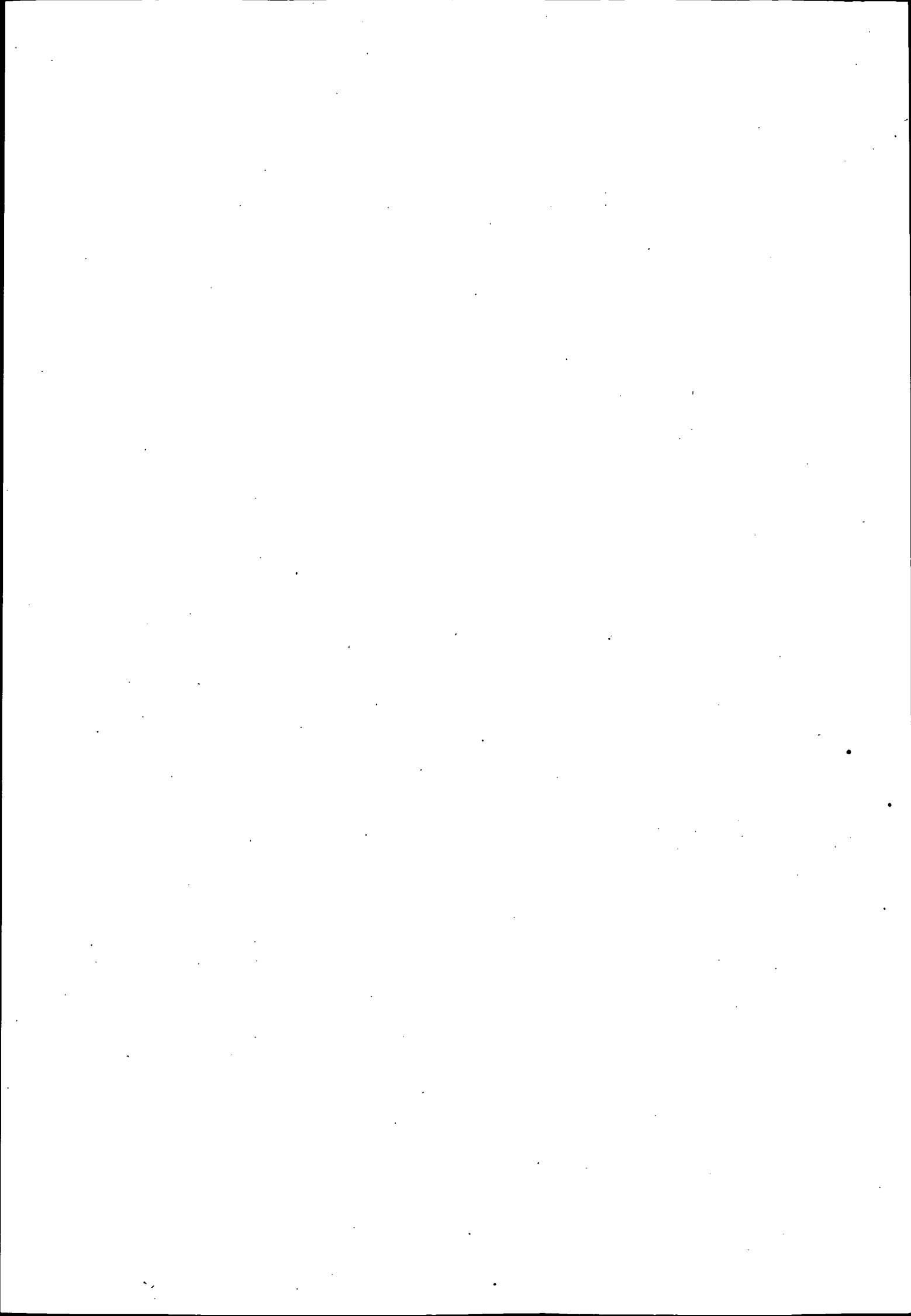
4° Dégâts à l'environnement :

Les dommages aux propriétés riveraines et au domaine public sont moins nombreux qu'en 1982 mais toujours difficiles à évaluer.

Ces dommages à l'environnement naturel sont examinés en détail sous la rubrique suivante : "Détail des Pollutions".

5° Autres conséquences :

On peut seulement signaler la gêne occasionnée à la circulation routière ou ferroviaire par l'occupation de ces voies de circulation par les véhicules accidentés ou pendant les opérations de relèvement ou de pompage des matières répandues et la gêne occasionnée par l'évacuation pour raison de sécurité d'une zone touchée par un accident (notamment lorsqu'il s'agit d'un gaz toxique ou très inflammable se répandant dans l'atmosphère). Parfois cette gêne s'est étendue ou répercutée sur des voies ou aires voisines du lieu de l'accident. La circulation des péniches a dû être arrêtée sur un canal pendant 2 jours jusqu'à la fin du pompage d'une grande quantité de fuel provenant du véhicule citerne renversé près des berges.



10 - DETAIL DES POLLUTIONS

1 - Gaz comprimés en citerne : 6 cas de fuites de gaz butane ou propane dans l'atmosphère dont 3 en grande quantité (non chiffrée).

2 - Liquides inflammables

Environ 70 000 l. d'hydrocarbures (kérosène et fuel surtout) ont été déversés, après l'accident, dans des ruisseaux, égouts, rivière ou un canal, les polluant plus ou moins gravement. Une grande quantité a pu être repompée ensuite. Des mesures appropriées (barrages...) ont pu protéger efficacement le milieu aquatique et limiter l'extension des dégâts.

Des prairies et des champs ont été également endommagés par des hydrocarbures répandus.

3 - Matières corrosives

Environ 15 000 l (15 t) ont endommagé des terres, des fossés, une mare, une rivière.

4 - Matières toxiques

Ne se sont répandues qu'en très petite quantité pour des dégâts minimes.

...../....

EPANDAGES, PERTES DE CHARGEMENT ET FUITES

TABLEAU XXII

DESIGNATION DES CIRCONSTANCES	Nombre d'épandages, pertes de chargement et fuites
1 - <u>FUITES ET EPANDAGES</u>	
1.1.- <u>Véhicules-citernes</u>	
<ul style="list-style-type: none"> . cuves détériorées, perforées ou éventrées 	24
<ul style="list-style-type: none"> . ouverture ou arrachage ou détérioration des couvercles de trous d'homme 	9
<ul style="list-style-type: none"> . fuite au(x) couvercle(s) de trous d'homme 	8
<ul style="list-style-type: none"> . fuite aux vannes 	7
<ul style="list-style-type: none"> . fuite aux soupapes 	2
<ul style="list-style-type: none"> . vannes arrachées ou détériorées 	7
<ul style="list-style-type: none"> . divers : fuite suite à rupture de soudure sous un choc (2), fuites suite à opération de dépotage (1), fuite suite à arrachage d'une tubulure entre citerne et vanne(1) 	12
<ul style="list-style-type: none"> . renseignement non fourni 	<u>10</u>
	79
1.2.- <u>Conteneurs, conteneurs-citernes, JCML ou bouteilles</u>	
<ul style="list-style-type: none"> . fuite d'un conteneur-citerne 	1
1.3.- <u>Colis</u>	
<ul style="list-style-type: none"> . choc violent (avec perte de chargement) 	6
2 - <u>PERTES DE CHARGEMENT</u> (bouteilles - colis - fûts - conteneurs)	
<ul style="list-style-type: none"> . choc très violent 	7
<ul style="list-style-type: none"> . renversement du véhicule 	2
<ul style="list-style-type: none"> . dans conditions non précisées 	1
T O T A L	96

11 - EPANDAGES, PERTES DE CHARGEMENT ET FUITES

TABL. XXII

Une surveillance attentive de la citerne et de ses organes (soupapes, vannes) aurait certainement pu éviter plusieurs fuites dues à un mauvais fonctionnement, à la vétusté ou à une erreur d'utilisation mais surtout au mauvais entretien.

.../...

INFRACTIONS CONSTATEES LORS DES ACCIDENTS*

TABLÉAU XXXIV

POINTS CONTROLES (dont étrangers)	Nombre d'infractions relevées
I - DOCUMENTS DE BORD	
1 - défaut de déclaration de chargement (1)	2
2 - défaut de carte jaune	4
3 - défaut de visite technique	1
4 - citerne non réapprouvée (pour mémoire)	0
5 - aucun document (pour mémoire)	0
	} 7
II - SIGNALISATION	
1 - défaut de panneau orange rétroréfléchissant (2)	7
2 - défaut ou mauvais usage de plaques étiquettes de danger (3)	9
3 - défaut d'affichage des consignes de sécurité dans le véhicule (2)	4
	} 20
III - PROTECTION CONTRE LE FEU	
- défaut d'extincteur	2
IV - CHARGEMENT	
- défaut ou insuffisance de calage et d'arrimage	1
V - EMBALLAGE (pour mémoire)	0
VI - EQUIPEMENTS	
- défaut ou usage irrégulier du chronotachygraphe (3)	10
VII - FORMATION (pour les conducteurs astreints par la réglementation)	
- défaut d'attestation de formation de conducteur de Matière Dangereuse	4
VIII- REGLES DE CIRCULATION	
1 - excès de vitesse caractérisé ou dépassement de vitesse limite (2)	17
2 - non maîtrise de la vitesse compte-tenu des circonstances	14
3 - alcoolémie > 0,80g	4
4 - refus de priorité ou non respect de l'arrêt imposé par stop ou feu rouge	1
5 - circulation en période interdite	2
6 - stationnement interdit pour PL transportant M.D. (pour mémoire)	0
7 - pneus usagés	1
8 - autre infraction à la circulation (immobilisation du véhicule sans précaution suffisante, manœuvre dangereuse...)	6
9 - non respect du temps de travail ou de repos (3)	5
10 - autre infraction à la RTMD (transport d'une matière dangereuse non autorisée)	1
	} 31
IX - DEGATS CAUSES AU DOMAINE PUBLIC	
1 - domaine public routier (2)	9
2 - domaine public non routier (pollution des eaux)	4
X - AUTRES INFRACTIONS	
- défaut d'inscription au registre de commerce	1
TOTAL (dont étrangers : 18)	109

* Infractions relevées à l'encontre de 51 véhicules transportant des M.D. sur les 212 contrôlés lors des 209 accidents, celles concernant les tiers impliqués n'étant pas prises en compte.

12 - INFRACTIONS CONSTATEES A LA SUITE DES ACCIDENTS

ABL. XXIII

. 109 infractions, cette année, constatées à la suite des 209 accidents (136 infractions pour 233 accidents en 1982 et 157 infractions pour 236 accidents en 1981) ce qui peut indiquer une amélioration globale significative du respect de la réglementation de sécurité . On relèvera particulièrement les points suivants :

. Les excès de vitesse sont toujours les plus nombreux :

. 31 relevés en 1983 (contre 34 en 1982).

. 7 infractions relatives au défaut de documents de bord (contre 11 en 1982).

. Encore 10 infractions à l'usage du chronotachygraphe mais aussi :

20 infractions relatives au défaut de dispositifs de signalisation réglementaires concernant la matière dangereuse, ou de consignes de sécurité, mesures de sécurité indispensables pour permettre la mise en oeuvre rapide, en cas de besoin, des mesures appropriées.

Les infractions relevées à l'encontre des véhicules étrangers sont détaillés dans le chapitre suivant .

Au vu des constats établis lors des accidents et des infractions relevées, rappelons une fois de plus que les véhicules transportant des matières dangereuses sont soumis :

- à toutes les règles du Code de la Route, parmi lesquelles celles relatives aux limitations de vitesse et à la maîtrise du contrôle de leur véhicule slon la configuration de la route et les circonstances,

- à la réglementation du Travail (en particulier au respect des temps de repos ou de conduite),

- à la réglementation du transport des matières dangereuses (points 1 à 7 du tableau). Au nombre des règles particulières de circulation concernant les véhicules transportant des matières dangereuses, rappelons qu'ils ne peuvent dépasser :

80 km/h sur les autoroutes,
60 km/h sur les autres routes de rase campagne,
50 km/h en agglomération.

.../..

13 - INFRACTIONS CONSTATEES A LA SUITE D'ACCIDENTS IMPLIQUANT
DES VEHICULES ETRANGERS TRANSPORTANT DES MATIERES DANGEREUSES

18 infractions, incluses dans le tableau général XXIII.

On précise qu'elles concernent 4 véhicules étrangers (2 immatriculés en Belgique, 1 en Allemagne Fédérale, 1 en Italie).

Dans l'un des cas, pour lequel 7 infractions ont été relevées, il s'agissait d'un véhicule plombé (T.I.R.) transportant, en fraude, d'Allemagne au Portugal 11,5 t de matière corrosive en fûts sans signalisation extérieure, ni consignes de sécurité ni document qui permette de connaître la nature dangereuse du transport et des matières. Le chauffeur ayant dépassé le temps maximal de conduite journalière (il en était à sa 14ème heure), avait perdu la maîtrise de son ensemble qui s'était renversé en perdant plusieurs fûts qui, se sont éventrés sous l'effet du choc. De plus il roulait à une vitesse excessive.

Dans un autre cas, 6 infractions ont été relevées, pour : non affichage de consignes de sécurité, non apposition des panneaux de signalisation, emploi irrégulier de l'appareil de contrôle; (par une pratique sciemment frauduleuse), dépassement de la vitesse limite, dépassement de la durée de temps de conduite et insuffisance du temps de repos. Le chauffeur, fatigué par une longue route, perd le contrôle de son ensemble routier qui quitte l'autoroute. Le chauffeur est blessé, des dégâts importants au véhicule et au domaine public autoroutier.

.../...

III - INCIDENTS

14 incidents ont été dénombrés en 1982, soit :

8 incidents "matières dangereuses" ayant provoqué des fuites ou épandages de moins de 100 l et

6 incidents "circulation" (dans lesquels la matière dangereuse n'a pas eu de rôle actif).

Nous rappelons que tous ces incidents dans lesquels ont été impliqués des véhicules de transport de matières dangereuses, se sont produits en l'absence de tout tiers. Nous les signalons soit à cause des conséquences sur les autres usagers de la route (en perturbant notamment la circulation) soit à cause des enseignements que l'on peut tirer des circonstances dans lesquelles se sont produits ces incidents.

Il s'agit :

1 fuite légère par une valve de citerne de propane.

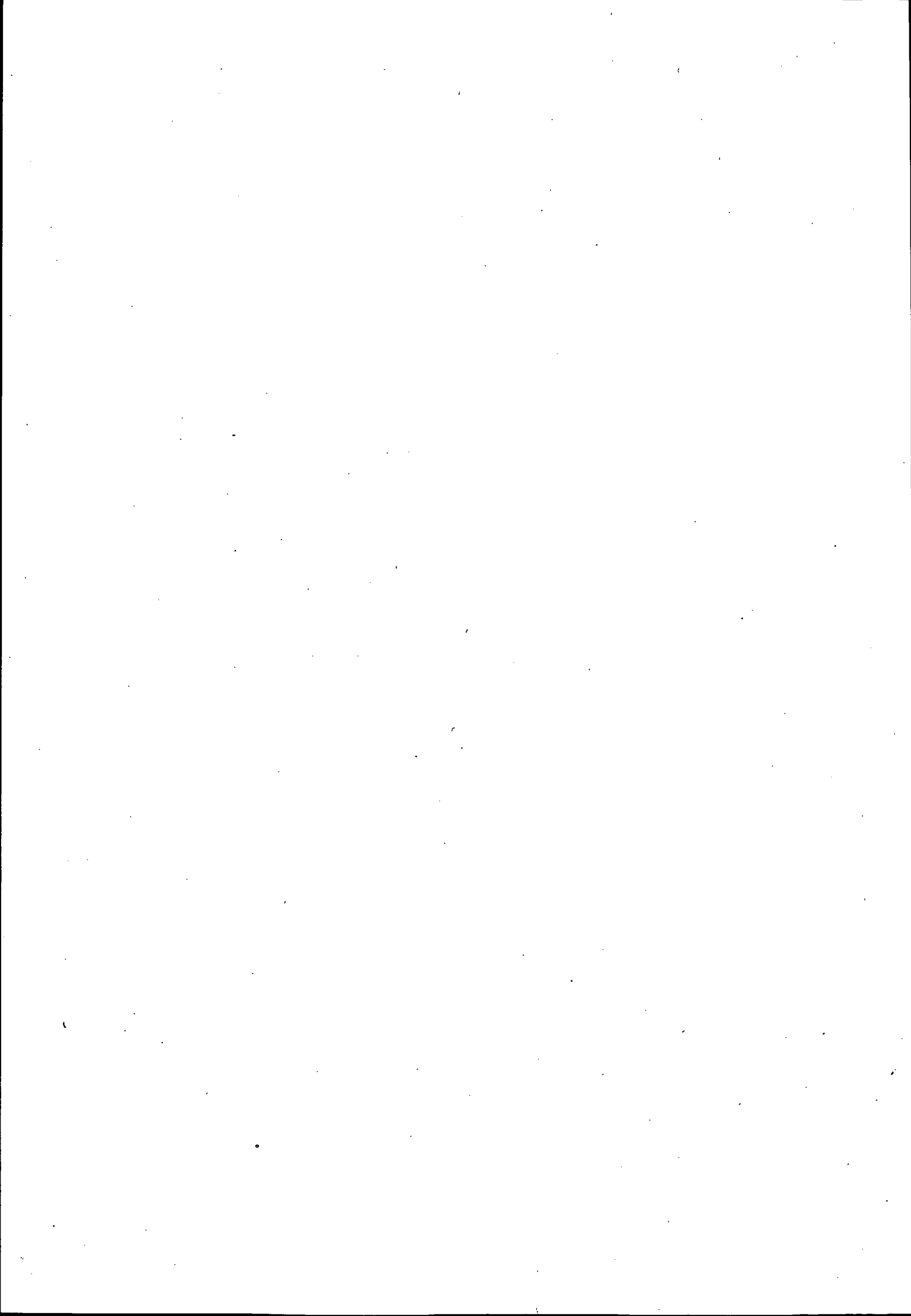
2 cas de fuites légères à des fûts mal bouchés.

2 cas de fuites légères à des fûts ou bidons ouverts au cours de chute du chargement pendant le transport.

4 cas de fuites légères par des vannes arrachées accidentellement fuyardes ou mal fermées.

5 véhicules immobilisés pour cause mécanique ou d'enlèvement sur les abords de la route et 1 parce qu'un fût de matière corrosive de son chargement fuyait. Dans deux de ces derniers cas au moins, il a fallu interdire la circulation autoroutière pendant plusieurs heures en neutralisant le secteur concerné par l'incident.

.../...



IV - CONCLUSION

Nous devons, cette année encore, insister sur l'importance du facteur humain dans la sécurité. Les procès-verbaux et les rapports techniques consécutifs aux accidents impliquant au moins un véhicule de transport de matière dangereuse mettent en évidence le rôle primordial que peuvent avoir les personnes chargées de ces transports, principalement les chauffeurs, du point de vue de la sécurité.

A titre d'exemple, nous avons relevé le chiffre de 49 accidents sur les 209 recensés qui auraient certainement pu être évités par davantage d'attention de la part des chauffeurs et des personnes chargées du chargement des marchandises et de l'entretien des véhicules. Il s'agit des cas suivants :

- MAITRISE DE LA VITESSE (excès non caractérisé) : 13
- LIMITATION DE VITESSE (excès caractérisé) : 12
- MAITRISE DE LA CONDUITE (autres cas) : 7
- SOBRIETE : 5
- SURVEILLANCE OU VERIFICATION DE LA CITERNE ET DES ACCESSOIRES : 3
- STATIONNEMENT DANS DES CONDITIONS DE SECURITE SATISFAISANTES : 2
- ARRIMAGE CORRECT : 2
- RESPECT DU TEMPS DE REPOS ET DE LA REGLEMENTATION DU TEMPS DE TRAVAIL : 2
- AUTRES REGLES DE PRUDENCE : 3 cas.

Il apparait donc que dans l'ensemble, les règles de sécurité particulières au transport des matières dangereuses soient mieux appliquées contrairement aux règles de circulation relatives à la conduite des poids-lourds qui demanderaient un regain d'attention.

