

## LE RISQUE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

### **GÉNÉRALITÉS.....320**

- Qu'est-ce que le risque transport de marchandises dangereuses ? ..... 320
- Comment se manifeste-t-il ? ..... 320
- Les conséquences sur les personnes, les biens et l'environnement ..... 320
- Les consignes individuelles de sécurité ..... 321

### **LE RISQUE TRANSPORT DE MARCHANDISES**

### **DANGEREUSES DANS LE DÉPARTEMENT .....322**

- Le risque transport de marchandises dangereuses dans le département... 322
- L'historique dans le département..... 323
- Quels sont les enjeux exposés ?..... 323
- Les actions préventives dans le département..... 324
- Les travaux de protection..... 327
- Les communes concernées ..... 327
- La cartographie des communes concernées ..... 328
- Les contacts ..... 328
- Pour en savoir plus..... 329
- Modèle d'étiquettes..... 329





## GÉNÉRALITÉS

### Qu'est-ce que le risque transport de marchandises dangereuses ?

**Le risque transport de marchandises dangereuses, ou risque TMD, est consécutif à un accident se produisant lors du transport de ces marchandises par voie routière, ferroviaire, fluviale ou canalisation.**

Il est à noter que le risque lié aux canalisations est un **risque fixe** (à rapprocher des risques liés aux installations classées) alors que celui lié aux transports modaux (routiers, ferroviaires et fluviaux) est un **risque mobile** par nature et couvert par un régime réglementaire totalement différent.

### Comment se manifeste-t-il ?

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

- **une explosion** peut être provoquée par un choc avec production d'étincelles (notamment pour les citernes de gaz inflammables), par l'échauffement d'une cuve de produit volatil ou comprimé, par le mélange de plusieurs produits ou par l'allumage inopiné d'artifices ou de munitions. L'explosion peut avoir des effets à la fois thermiques et mécaniques (effet de surpression dû à l'onde de choc). Ces effets sont ressentis à proximité du sinistre et jusque dans un rayon de plusieurs centaines de mètres ;

- **un incendie** peut être causé par l'échauffement anormal d'un organe du véhicule, un choc avec production d'étincelles, l'inflammation accidentelle d'une fuite sur une citerne ou un colis contenant des marchandises dangereuses une explosion au voisinage immédiat du véhicule, voire un sabotage. Compte-tenu du fait que 70 % des matières dangereuses transportées sont des combustibles ou des carburants, ce type d'accident est le

plus probable. Un incendie de produits inflammables solides, liquides ou gazeux engendre des effets thermiques (brûlures), qui peuvent être aggravés par des problèmes d'asphyxie et d'intoxication, liés à l'émission de fumées toxiques ;

- **un dégagement de nuage toxique** peut provenir d'une fuite de produit toxique (cuve, citerne) ou résulter d'une combustion (même d'un produit non toxique). En se propageant dans l'air, l'eau et/ou le sol, les matières dangereuses peuvent être toxiques par inhalation, par ingestion directe ou indirecte, par la consommation de produits contaminés, par contact. Selon la concentration des produits et la durée d'exposition, les symptômes varient d'une simple irritation de la gorge, à des atteintes graves (asphyxies, œdèmes pulmonaires). Ces effets peuvent être ressentis jusqu'à quelques kilomètres du lieu du sinistre ;

- **une atteinte à l'environnement** (voir les conséquences ci-après).

### Les conséquences sur les personnes, les biens et l'environnement

Hormis dans des cas très rares, les conséquences d'un accident impliquant des marchandises dangereuses sont généralement limitées dans l'espace, du fait des faibles quantités transportées.

On liste 3 types de conséquences :

- **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, lié à l'inhalation d'un produit dangereux ou aux effets d'un incendie ou d'une explosion. Certaines matières peuvent présenter un risque pour la santé par contact cutané ou par ingestion (matières corrosives, matières toxiques, matières radioactives...). Ce risque peut se manifester en cas de fuite (d'où l'importance de ne jamais manipuler les produits suite à un accident) ;

- **les conséquences économiques** : les conséquences 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 réseaux d'eau, téléphonique, électrique, les voies de chemin de fer, le patrimoine, etc. peuvent être détruits ou gravement endommagés. Ce type

d'accident peut entraîner des coûts élevés, liés aux fermetures d'axes de circulation ou à leur remise en état ;

- **les conséquences environnementales** : un accident de TMD a en général des atteintes limitées sur les écosystèmes (la faune et la flore n'étant détruites que dans le périmètre de l'accident), hormis dans le cas où le

milieu aquatique serait directement touché (par exemple en cas de déversement dans un cours d'eau). Les conséquences d'un accident peuvent également avoir un impact sanitaire (pollution des nappes phréatiques ou de l'air par exemple) et, par voie de conséquence, un effet sur l'homme. On parlera alors d'un « effet différé ».

La pollution des sols, aquatique ou atmosphérique peut survenir suite à une fuite ou un chargement. En effet, certaines matières dangereuses présentent un danger pour l'environnement au-delà d'autres caractéristiques physico-chimiques (inflammabilité, corrosivité...).

## Les consignes individuelles de sécurité



**SE METTRE  
À L'ABRI**



**ÉCOUTER  
LA RADIO  
RADIO LOCALE**



**RESPECTER  
LES CONSIGNES**

En plus des consignes générales, variables pour tous les risques (rappelées au chapitre relatif aux risques majeurs), les consignes spécifiques en cas d'accident de transport de marchandises dangereuses sont les suivantes :

### AVANT :

- **Savoir identifier un convoi de marchandises dangereuses** : les panneaux et les pictogrammes apposés sur les unités de transport permettent d'identifier le ou les risques générés par la ou les marchandises transportées (voir la partie « modèle d'étiquettes » en fin de chapitre).

### PENDANT :

Si l'on est témoin d'un accident TMD

- **Protéger** : S'éloigner de la zone de l'accident et faire éloigner les personnes à proximité. Ne pas tenter d'intervenir soi-même.
- **Donner l'alerte** aux sapeurs-pompiers (18 ou 112), à la police ou la gendarmerie (17 ou 112) et, s'il s'agit d'une canalisation de transport, à l'exploitant dont le numéro d'appel 24h/24 figure sur les balises.

**Dans le message d'alerte**, préciser si possible :

- le lieu exact (commune, nom de la voie, point kilométrique, etc.) ;
- le moyen de transport (poids-lourd, canalisation, train, etc.) ;
- la présence ou non de victimes ;
- la nature du sinistre : feu, explosion, fuite, déversement, écoulement, etc ;
- le cas échéant, le numéro du produit, le code danger et les étiquettes visibles.

**En cas de fuite de produit :**

- ne pas toucher ou entrer en contact avec le produit (en cas de contact : se laver et si possible se changer) ;
- quitter la zone de l'accident : s'éloigner si possible perpendiculairement à la direction du vent pour éviter un possible nuage toxique ;
- rejoindre le bâtiment le plus proche et se confiner (les mesures à appliquer sont les mêmes que les consignes générales).

Dans tous les cas, se conformer aux consignes de sécurité diffusées par les services de secours.

### APRÈS :

- Si vous vous êtes mis à l'abri, aérer le local à la fin de l'alerte diffusée par la radio.



## LE RISQUE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LE DÉPARTEMENT

### Le risque transport de marchandises dangereuses dans le département

Compte tenu des modes de transport présents sur le territoire du département, **le risque TMD se situera sur les parcours empruntés que ce soit par voie routière, ferroviaire, fluviale ou maritime.**

Concernant les routes, le risque d'accident impliquant un transport de matières dangereuses est particulièrement diffus et concerne non seulement l'ensemble des axes desservant les entreprises consommatrices de produits dangereux (industries classées :

se reporter au chapitre sur le risque industriel, stations services, grandes surfaces de bricolage...) mais aussi les particuliers (livraisons de fioul domestique ou de gaz).

#### Concernant le transport de substances radioactives :

Pour le transport de substances radioactives, des données sur les flux nationaux sont disponibles au paragraphe 1 du chapitre 9 du rapport annuel de l'ASN:



<https://www.asn.fr/annual-report/2021fr/268/>

#### Concernant les ouvrages d'infrastructure TMD (OITMD) et les canalisations :

À la suite de l'accident d'AZF en septembre 2001, la loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages a introduit dans le code de l'environnement l'obligation de remise d'études de dangers pour les ouvrages d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires ou de navigation intérieure ou les installations multimodales pouvant présenter de graves dangers du fait du stationnement, chargement ou déchargement de matières dange-

reuses. Les critères soumettant à étude de dangers sont fixés par le code de l'environnement (ex : parking routier de plus de 150 places poids-lourds recevant des camions de transport de matières dangereuses).

Dans le département sont ainsi concernés :

- le grand port maritime de Dunkerque (GPMD);
- le terminal containers du port fluvial de Lille;
- et le parking routier sécurisé Truck Etap à La Sentinelle.

En ce qui concerne les canalisations de transport de matières dangereuses, le département est traversé par des canalisations enterrées transportant du gaz naturel, des hydrocarbures et des gaz industriels.

Ces canalisations permettent d'alimenter les différents dépôts pétroliers ou les usines chimiques. Ce réseau transporte une quantité importante de matières dangereuses évitant la circulation de camions ou de wagons citernes et réduisant ainsi considérablement les risques.

Si les dangers potentiels sont moindres que pour les précédents modes de transport, notamment par l'identifi-

cation des produits et les systèmes internes de sécurité, ils ne sont pas nuls. Le réseau de ces canalisations souterraines est repris dans les PLU au titre des servitudes d'utilité publique. Leur tracé peut donc être consulté en mairie.

Les concessionnaires des réseaux de transport de gaz et d'hydrocarbures ont obligation de mettre en place un Plan de Surveillance et d'Intervention (PSI) et de réaliser périodiquement des exercices.



**Le département est traversé par des canalisations enterrées transportant du gaz naturel, des hydrocarbures et des gaz industriels.**

Le département du Nord est parcouru par plusieurs réseaux de canalisations de transport de matières dangereuses :

- 1500 km environ de canalisations de transport de gaz naturel ;

- 400 km environ de canalisations de gaz industriels (hydrogène, oxygène, azote, argon) ;

- 300 km environ de canalisations d'hydrocarbures, dont certaines exploitées par des sociétés pétrolières, notamment sur la zone portuaire de Dunkerque.

### Les risques associés à ces différentes matières sont repris dans le tableau suivant :

NATURE DU FLUIDE	NATURE DU DANGER	NATURE DES RISQUES
<b>Gaz naturel (méthane)</b>	Inflammabilité Remplace l'oxygène de l'air	Incendie Explosion Asphyxie
<b>Oxygène</b>	Gaz comburant	Inflammation vive Explosion Hyperoxies
<b>Hydrogène</b>	Inflammabilité	Incendie Explosion
<b>Azote</b>	Remplace l'oxygène de l'air	Asphyxie
<b>Hydrocarbures liquides</b>	Inflammabilité Toxicité Vapeurs remplaçant l'oxygène de l'air	Incendie Explosion Pollution des eaux et des sols Toxicité pour l'homme et la faune Toxicité des vapeurs Asphyxie

## L'historique du risque transport de marchandises dangereuses dans le département

Le principal accident dans le département du Nord reste celui survenu le 1<sup>er</sup> février 1973 à Saint-Amand-les-Eaux avec l'explosion d'un transport de propane (13 morts).

Le Bureau d'analyse des risques et des pollutions industriels (BARPI), service d'État, est chargé de recenser l'ensemble des accidents industriels en France, y compris ceux concernant le transport de matières dangereuses. En gardant la mémoire de ces accidents, il permet à tous et en particulier aux exploitants de tenir compte du retour d'expérience pour améliorer la sécurité et prévenir de nouveaux accidents.

Sa base de données ARIA permet de réaliser des recherches par zones géographiques ou par thématiques d'établissements.



<https://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/le-barpi/la-base-de-donnees-aria/>

La base de données recense ainsi près de 200 accidents relatifs au transport de matières dangereuses dans le département.

## Quels sont les enjeux exposés ?

Le tableau des risques du présent DDRM reprend les communes concernées par une servitude d'utilité publique (SUP) au titre des canalisations et par un ouvrage d'infrastructures concerné par le transport de matières dangereuses faisant l'objet d'une étude de dangers (OITMD).

Le risque TMD dans le port de Dunkerque concerne essentiellement des navires spécialisés (pétroliers, gaziers, chimiquiers...) transportant des marchandises en vrac et accostant à des appontements exploités par des entreprises classées SEVESO (voir chapitre sur le risque industriel).





## Les actions préventives dans le département

### La réglementation en vigueur

Chaque mode de transport est régi par des réglementations internationales qui édictent les dispositions devant être respectées pour que les transports soient autorisés à circuler et ce, dans l'ensemble des pays signataires des accords ou règlements.

Ces réglementations se déclinent comme suit :

- ADR : Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route

- RID : Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses.

- ADN : Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures.



<https://www.inrs.fr/media.html?refINRS=ED%206134>

Un arrêté (dit arrêté TMD) fixe les conditions d'application de ces réglementations en France.

### L'étude de dangers

La législation impose au gestionnaire de certaines infrastructures de transport une étude de dangers lorsque le stationnement, le chargement ou le déchargement de véhicules contenant des marchandises dangereuses ou l'exploitation d'un ouvrage d'infrastructure de transport peuvent présenter de graves dangers.

Ces études donnent lieu à des arrêtés préfectoraux fixant les modalités de gestion des matières dangereuses en transit (matières autorisées, modalités de stockage, quantités limitées, traçabilité...). Les scénarios d'accidents sont étudiés : les effets des phénomènes dangereux susceptibles de se produire font l'objet d'un porter à connaissance aux collectivités locales pour une prise en compte dans l'aménagement du territoire et l'urbanisme.

### Les règlements des ports maritimes (RPM) et les règlements locaux

Dans les zones portuaires, le règlement

des ports maritimes (RPM) définit notamment les conditions de manutention des marchandises dangereuses. Ce règlement national est adapté localement par un arrêté préfectoral qui fixe les conditions adaptées à chaque port en fonction des trafics et de la nature des marchandises dangereuses présentes. Les ports les plus importants font l'objet d'une étude de danger.

### Prescriptions sur les matériels

Afin d'éviter la survenue d'accidents impliquant des marchandises dangereuses, les réglementations modales imposent des prescriptions relatives :

- à la formation des personnels. Ces derniers suivent une formation relative aux risques présentés par les marchandises transportées;
- à la documentation obligatoire devant être présente à bord du véhicule du wagon ou du bateau. Il s'agit entre autres du document de transport identifiant : la ou les marchandises transportées, les expéditeurs et destinataires ainsi que les quantités transportées;
- à l'équipement obligatoire à bord des véhicules ou des bateaux (dispositifs d'extinction d'incendie, signaux d'avertissement...);

- aux prescriptions techniques de construction des véhicules, citernes des wagons-citernes ou bateaux destinés au transport;
- aux modalités de contrôle et d'inspection des véhicules, wagons ou bateaux;
- aux modalités d'emballage des marchandises dangereuses en colis;
- aux modalités de chargement et de déchargement des marchandises dangereuses remises aux transporteurs;
- aux restrictions de stationnement et de circulation des véhicules, wagons ou bateaux transportant des marchandises dangereuses.

## L'identification et la signalétique relatives aux marchandises dangereuses

### L'identification des marchandises dangereuses

Les réglementations définissent **13 classes de marchandises dangereuses** selon les propriétés des matières ou objets remis au transport :

Classe 1	Matières et objets explosibles
Classe 2	Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression
Classe 3	Matières liquides inflammables
Classe 4.1	Matières solides inflammables
Classe 4.2	Matières sujettes à l'inflammation spontanée
Classe 4.3	Matières qui au contact de l'eau dégagent des gaz inflammables
Classe 5.1	Matières comburantes
Classe 5.2	Peroxydes organiques
Classe 6.1	Matières toxiques
Classe 6.2	Matières infectieuses
Classe 7	Matières radioactives
Classe 8	Matières corrosives
Classe 9	Matières et objets dangereux divers

### L'exemple routier et ferroviaire : la signalisation orange et le placardage

Les **véhicules routiers** transportant des marchandises dangereuses sont **identifiés à l'aide de panneaux de signalisation de couleur orange** disposés l'un à l'avant et l'autre à l'arrière d'une unité de transport.



Dans le cas de transports en citernes ou en vrac (bennes), par voie routière ou ferroviaire, ces panneaux contiennent les informations suivantes :

**- en partie supérieure, le numéro d'identification du danger :**

Ce code numérique composé de deux ou trois chiffres identifie les dangers présentés par la matière. L'identification des dangers se fait comme suit :

- 2** Émanation de gaz résultant d'une pression ou d'une réaction chimique.
- 3** Inflammabilité de matières liquides (vapeurs) et gaz ou matières liquides auto-échauffantes.

- 4** Inflammabilité de matières solides ou matières solides auto-échauffantes.
- 5** Comburant (favorise l'incendie).
- 6** Toxicité ou danger d'infection.
- 7** Radioactivité.
- 8** Corrosivité.
- 9** Danger de réaction violente spontanée ou risque pour l'environnement ou matière transportée à chaud selon l'emplacement du chiffre.

Le doublement d'un chiffre indique une intensification du danger afférent.

Lorsque le danger présenté par une matière peut être indiqué suffisamment par un seul chiffre, ce chiffre est complété par « 0 ».

Exemples :

- Le numéro d'identification du danger « 30 » correspond aux matières liquides inflammables;
- Le numéro d'identification du danger « 33 » correspond aux matières liquides très inflammables;
- Le numéro d'identification du danger « 333 » correspond aux matières liquides pyrophoriques.





- **en partie inférieure, le numéro ONU :** Ces quatre chiffres constituent le numéro d'identification international de la matière.

Exemple :

Le numéro « ONU » 1203 correspond à l'essence

**Numéro d'identification du danger** →

33

**Numéro ONU** →

1203

Parallèlement à cette signalisation orange, les véhicules-citernes, les wagons-citernes, les véhicules ou wagons destinés au transport en vrac, ainsi que les colis contenant des marchandises dangereuses doivent porter des plaques-étiquettes indiquant les risques présentés par la matière (les modèles d'étiquettes sont présentés à la fin du présent chapitre).

### La réglementation fluviale : l'apposition de cônes ou de feux bleus

Les bateaux transportant certaines marchandises dangereuses doivent disposer des cônes ou des feux bleus (au nombre de un, deux ou trois) à leur bord, permettant de signaler le danger

représenté par les marchandises transportées.

### Les règles de circulation

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

### 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, emballe 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.

### L'information et l'éducation sur les risques

#### L'information préventive

En complément du DDRM, pour les communes concernées par l'application du décret 90-918 codifié, le préfet met à la disposition des maires les éléments d'information concernant les risques de leurs communes et décrit la nature des risques, les événements historiques, ainsi que les mesures d'État mises en place.

Le maire élabore un Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs (DICRIM). Celui-ci synthétise les informations transmises par le préfet, complétées des mesures de prévention et de protection dont le maire a connaissance.

Le maire définit les modalités d'affichage du risque transport de marchan-

dises ou de matières dangereuses et des consignes individuelles de sécurité.

#### L'éducation et la formation sur les risques

**La formation des professionnels** du bâtiment, de l'immobilier, des notaires, géomètres, des maires...

**L'éducation à la prévention des risques majeurs** est une obligation dans le cadre de l'éducation à l'environnement pour un développement durable et de l'éducation à la sécurité civile.

### Le retour d'expérience

Un observatoire national et une base de données de retour d'expérience pour enregistrer et analyser en particulier toutes les pertes de confinement relatives à des canalisations de transport ont été mis en place (voir partie sur le plan d'actions de prévention des endommagements des réseaux).

De manière générale, le retour d'expérience permet d'adapter la réglementation et de mieux prévenir les accidents. Cela a notamment été le cas par la mise en place d'une réglementation visant à prévenir les endommagements de réseaux lors des chantiers.

C'est ainsi qu'à la fin de l'année 2015,

le nombre total de dommages aux réseaux avait diminué d'environ 1/3 depuis 2008, tous réseaux confondus (hors réseaux d'eau et d'assainissement pour lesquels les données ne sont pas disponibles). Pour les seuls réseaux de gaz et de matières dangereuses, la réduction du nombre des dommages avait été encore plus sensible, de 53 % entre 2008 et 2015, et de plus de 30 % depuis 2012, année d'entrée en vigueur de la réforme anti-endommagement.

Ces résultats ont depuis été encore améliorés par la mise en place de formations obligatoires pour les personnes intervenant à proximité des réseaux souterrains.

De même, s'agissant de l'amélioration de la cartographie des réseaux, les travaux du CNIG, qui ont abouti en juin 2015 à la normalisation des fonds de plan à très grande échelle (plan corps de rue simplifié – PCRS), permettront progressivement à tous les exploitants de réseaux, publics et privés, d'utiliser les mêmes fonds de plan pour afficher la cartographie de l'ensemble des réseaux présents dans une même zone.

## Le Plan d'actions de prévention des endommagements des réseaux

Ce plan vise à mieux prévenir les endommagements provoqués par des travaux à proximité. Les principales mesures de ce plan sont :

- la création d'un téléservice « réseaux-et-canalizations.ineris.fr » pour fournir l'identification des exploitants de réseaux présents à proximité du chantier (article 219 de la loi 2010-788 du 12 juillet 2010 et décret 2010-1600 du 20 décembre 2010) ;
- l'amélioration de la cartographie des réseaux ;
- l'encadrement des techniques de travaux à proximité des réseaux ;
- la formation et l'information des différents acteurs ;
- la mise en place d'un observatoire national pour favoriser le retour d'expériences sur les endommagements de réseaux.



Pour plus d'informations :  
<https://www.reseaux-et-canalizations.ineris.fr>

## Les travaux de protection

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

### Le plan de modernisation des Installations Industrielles

Lancé en 2010, ce plan impose le suivi, l'entretien, le contrôle et la réparation de certains équipements industriels (réservoirs, tuyauteries...).

Plus particulièrement, le « plan maîtrise de vieillissement » prévoit pour les canalisations de transports notamment des ré-inspections plus régulières des canalisations de produits dangereux de plus de 30 ans, une base de données de retour d'expérience (citée plus haut), un guide des bonnes pratiques pour les canalisations ; l'acquisition par les transporteurs de méthodes plus performantes d'inspection et de maintenance des canalisations, etc.

Dans ce cadre, des actions de contrôle visant les intervenants de la chaîne de transports de marchandises dangereuses (transporteurs, expéditeurs,

chargeurs, destinataires...) sont réalisées par les agents du contrôle des transports de la DREAL à l'occasion d'opérations réalisées soit sur les axes de circulation, soit au sein des entreprises.

Les opérations de contrôles routiers, constituant un réel enjeu en termes de sécurité, font l'objet d'un suivi national en termes d'objectifs fixés par le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.

Concernant le transport de substances radioactives, des actions de contrôles sont réalisées par l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN).

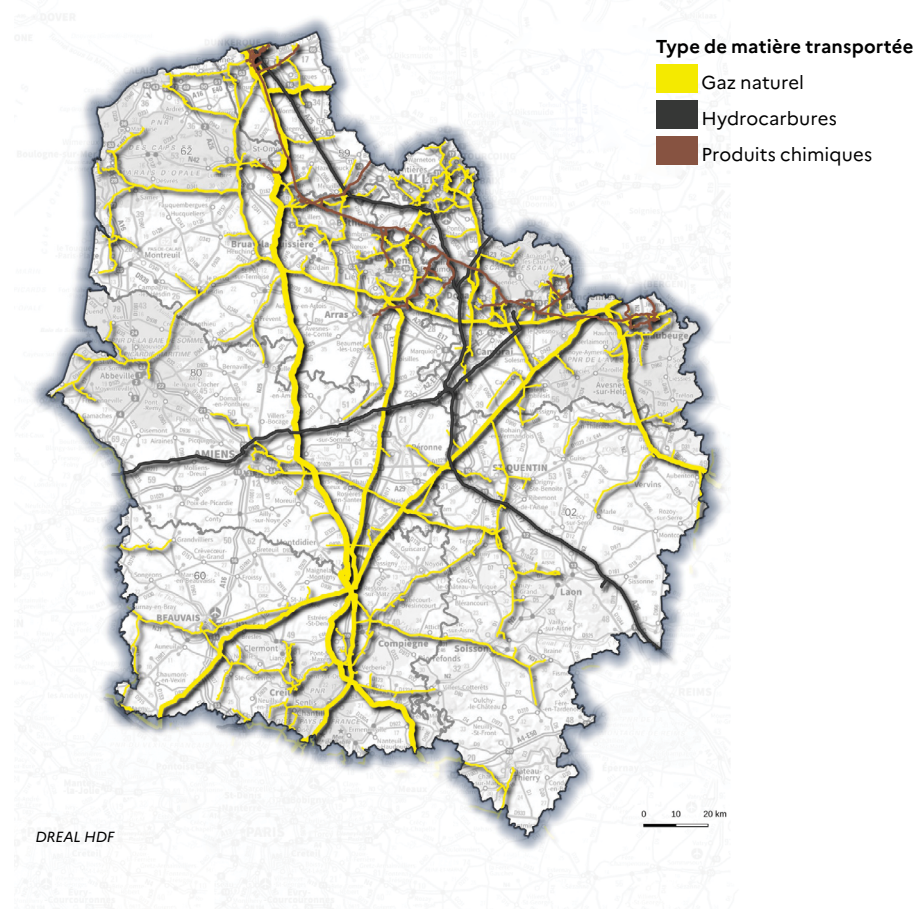
## Les communes concernées par le risque transport de marchandises dangereuses

Voir la partie  
« Tableau des communes ».



## La cartographie des communes concernées par le risque transport de marchandises dangereuses

### Tracé régional des canalisations de transport de matières dangereuses



## Les contacts

### Préfecture du Nord

12, rue Jean sans Peur - CS 20003  
59039 Lille Cedex  
Tél : 03 20 30 59 59  
Fax : 03 20 57 08 02

Courriel :  
pref-courrier-webmestre@nord.gouv.fr  
Site Internet :  
<https://www.nord.gouv.fr/>

### DDTM 59

62, boulevard de Belfort - CS 90007  
59 042 Lille cedex  
03 28 03 83 00  
Courriel : ddtm@nord.gouv.fr

### DREAL

Siège 44, rue de Tournai - CS 40259  
59019 Lille Cedex  
Tél. : 03 20 13 48 48  
Fax : 03 20 13 48 78  
<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/>

### SDIS 59

18, rue de Pas - CS20068  
59028 Lille Cedex  
Tél : 03 28 82 28 59  
<http://www.sdis59.fr/>

### ASN Division de Lille

44, rue de Tournai - CS 40259  
59019 Lille Cedex  
Tél : +33 (0)3 20 13 65 65  
Courriel : lille.asn@asn.fr  
<https://www.asn.fr/>



## Pour en savoir plus

Le risque TMD :

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/transports-marchandises-dangereuses>

Le risque lié aux canalisations contenant des matières dangereuses (gaz, produits chimiques, hydrocarbures...):  
<https://www.ecologie.gouv.fr/canalisation-et-reforme-anti-endommagement>

Pour les substances radioactives :

<https://www.asn.fr/l-asn-informe/dossiers-pedagogiques/transport-des-substances-radioactives-en-france#les-actions-de-l-asn-dans-le-domaine-des-transport>

Connaître les risques près de chez vous :

<http://georisques.gouv.fr>

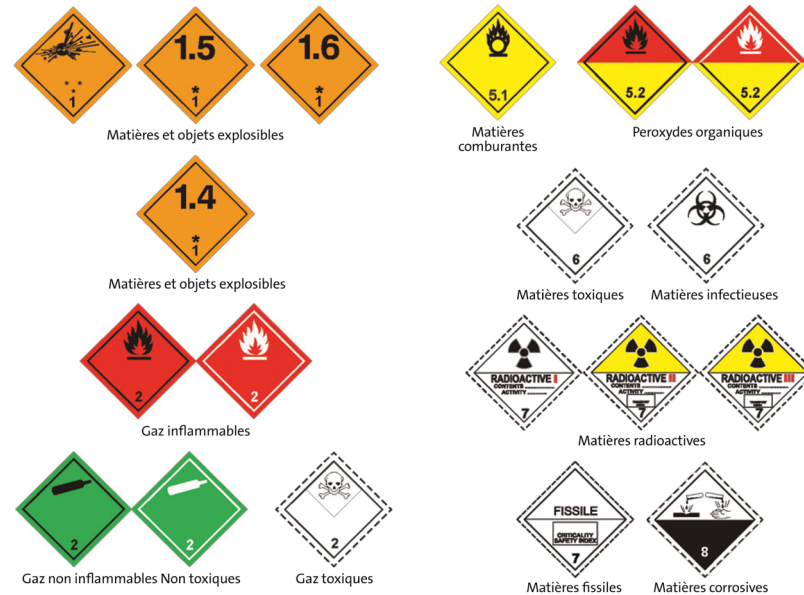
Pour le transport par canalisations dans le département :

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?-Canalisations-de-gaz-et-matieres-dangereuses->

## Modèles d'étiquettes

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

Les étiquettes de danger de l'ADR



Étiquetage réglementaire ADR

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



<https://www.inrs.fr/risques/classification-etiquetage-produits-chimiques/comprendre-systemes-etiquetage-produits-chimiques.html>



\*En anglais « Classification, Labelling, Packaging », c'est-à-dire « classification, étiquetage, emballage ». « Règlement CLP » est l'appellation donnée au règlement (CE) n° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges