

Regards SUR LE Risque

décembre 2017 N° 25

La lettre d'information sur les risques industriels majeurs en Auvergne-Rhône-Alpes

/ C'EST-À-DIRE



“ Le défi est de secourir les victimes tout en limitant les conséquences pour les usagers. ”

Mme Catherine HALLER
Cheffe du Service Interministériel des Affaires Civiles et Économiques de Défense et de Protection Civile de l'Isère (SIACEDPC)

Au regard de leurs enjeux en termes de sécurité des personnes et de l'environnement, les accidents impliquant des véhicules de transport de matières dangereuses (TMD) font l'objet d'une attention toute particulière des services de l'État et des opérateurs.

Une disposition spécifique de l'ORSEC départemental permet de mettre en œuvre des mesures réflexes, destinées à limiter les conséquences d'une éventuelle pollution et les impacts sur le trafic routier, tout en privilégiant dans tous les cas le secours aux personnes. Les services opérationnels, et notamment le service départemental d'incendie et de secours (SDIS), appliquent des procédures d'intervention spécifiques qui garantissent la sécurité des opérations et des intervenants. L'intervention sur le terrain est menée sous l'autorité d'un commandant des opérations de secours (COS), lui-même placé sous l'autorité d'un directeur des opérations de secours (DOS). Cette fonction est assurée par le préfet en cas d'accident de TMD, qui s'appuie sur le SIACEDPC pour les aspects de coordination de la gestion de l'événement. Selon l'ampleur de l'accident, une cellule de crise départementale réunissant l'ensemble des services et acteurs concernés est activée à la préfecture : forces de l'ordre et SDIS, mais aussi DREAL pour l'aspect risque chimique, DDT et Agence française pour la biodiversité pour les questions liées à la pollution de l'environnement, ARS s'agissant de la protection des captages d'eau.

Le défi est d'allier une action rapide pour secourir les victimes et mettre en place les actions visant notamment à limiter les conséquences pratiques pour les usagers. Deux accidents impliquant des poids-lourds transportant des matières dangereuses ont récemment eu lieu. En 2016 en Isère, un camion transportant des hydrocarbures s'est renversé sur l'autoroute A43, générant une fuite de plus de 30m³, qui s'est enflammée. Le conducteur est décédé dans l'incendie. En 2017, 7 000 litres d'hydrocarbures se sont déversés sur la chaussée de l'A43, bloquant la circulation près d'une journée. Les retours d'expériences de ces deux événements ont montré toute l'importance d'une bonne coordination entre le COS, sur le terrain, et le DOS, en Préfecture. Ce dernier dispose en effet d'une vision sur les conséquences possibles de l'accident sur l'ensemble du département, en termes de circulation, de besoin d'informer la population ou de mobiliser des ressources. Le COS, quant à lui, prend les mesures d'urgence et intègre les données transmises par le DOS pour éviter les sur-accidents. ●

/ TOUTE LA LUMIÈRE SUR...

LES TRANSPORTS DE MATIÈRES DANGEREUSES

Des déplacements sous surveillance

Ce numéro de *Regards sur le Risque* traite des TMD terrestres, c'est-à-dire hors transports maritime et aérien. Les risques liés au transport par voie de canalisation, et les mesures pour les prévenir, ont été présentés dans *Regards sur le Risque* n°19 et leur actualité est évoquée en page 4.

AVANT JE CONDUISAIS DES CARGAÏONS
DE BOUTEILLES DE GAZ ... C'ÉTAIT COOL !!!



Des transports variés

Sur les 49,3 milliards de tonne x km¹ de marchandises transportées en Auvergne Rhône-Alpes (pour 390 en France), les spécialistes du secteur estiment la part des matières dangereuses à 15%. La répartition entre les modes de transport est estimée à 55% par voie routière, 32% par voie ferrée et 13% par voie fluviale². Ces marchandises peuvent être trans-

portées sous forme liquide (chlore, propane, soude, ...) ou solide (explosifs, nitrate d'ammonium, ...).

Les caractéristiques des risques de TMD

Les principaux risques liés aux TMD sont l'explosion, l'incendie, la corrosion (liée à l'action chimique), le rayonnement radioactif, la diffusion dans l'air, l'eau et le sol de produits dangereux. Ces

matières peuvent entraîner des conséquences graves pour la population, les biens ou l'environnement : brûlures, blessures, asphyxie, pollution, etc. >>>

(1) <http://www.stats.environnement.developpement-durable.gouv.fr/Eider/portraits.do>

(2) Pourcentage calculé à partir des données figurant p.9 et 10 du rapport «Le triage des wagons de marchandises dangereuses : état des lieux des infrastructures et des modes d'exploitation», 09-2014.

/ INTERVIEW page 2

Didier RICHE, Délégué régional de l'APTH, organisme agréé pour la formation et le conseil dans la prévention et la sécurité des TMD

/ POINT DE VUE page 3

Luc DURAND, Responsable de la Plateforme Intervention Pompiers de SAINT-FONS (69)

/ APERÇUS page 4

- Se protéger face aux risques majeurs : un Résiguide pour les activités économiques
- Zoom : 1100 communes concernées par des Servitudes d'utilité publique
- Livret des itinéraires recommandés pour les TMD dans l'agglomération grenobloise
- Application SAIP



Didier RICHE

Délégué régional de l'Association Pour le Transport des Hydrocarbures (APTH), organisme agréé pour la formation et le conseil dans la prévention et la sécurité des TMD

« La qualité et la pertinence du travail du Conseiller à la Sécurité tiennent à sa connaissance des réglementations, à son sens pratique et à son degré d'autonomie. »

La fonction de Conseiller à la Sécurité (CS) est-elle obligatoire ? En quoi consistent ses missions ?

Oui, cette fonction de CS est obligatoire depuis 2001, dès qu'une activité de TMD est mise en place. Le CS a un rôle transversal dans l'entreprise et un rôle d'interface avec l'ensemble des acteurs de la prévention : fournisseurs, partenaires, clients, services de l'État, collectivités, etc. Il a pour mission d'identifier toutes les mesures permettant à l'entreprise d'effectuer son activité de TMD dans le respect de la réglementation. De manière générale, il fait des recommandations pratiques, élabore un plan de sûreté et conseille le dirigeant. Il rédige également chaque année un rapport sur les activités et les accidents de TMD. Enfin, il a aussi pour mission de promouvoir la culture de sécurité par des actions d'informations et de sensibilisation sur les TMD.

Sur quoi repose la qualité du travail d'un CS ?

Sa mission est complexe. La qualité et la pertinence du travail du CS sont liées à sa connaissance précise et actualisée de la réglementation, à son sens pratique et à son degré d'autonomie pour mener à bien ses missions (audit, conseil, formation). Idéalement, sa fonction devrait être indépendante des contingences commerciales, sans les ignorer, pour analyser et traiter des questions de sécurité et de sûreté dans l'objectif premier de prévenir les incidents et accidents de matières dangereuses.

Quelles sont les obligations de formation au sein des entreprises de TMD ?

Tous les acteurs concernés par les TMD ont l'obligation d'être formés. Pour les conducteurs, une formation est obligatoire afin d'obtenir un certificat ADR (valable 5 ans). Pour les conseillers à la sécurité, la réussite d'un examen conditionne la délivrance du certificat CS (valable 5 ans). Pour les autres intervenants ADR, tels que les manutentionnaires, caristes, chefs d'agence, administratifs, la formation sous la responsabilité du chef d'entreprise est également obligatoire. ●

>>> **Une réglementation internationale et nationale**

Afin d'assurer la sécurité de la circulation des marchandises dangereuses entre les pays, une réglementation internationale a été mise en place. Il s'agit de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil, relative au transport international des marchandises dangereuses. Elle a notamment pour objectif d'harmoniser les critères de classification de danger et les informations sur les risques. Au niveau national, la Direction Générale de la Prévention des Risques du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, participe à l'élaboration des règlements internationaux et nationaux. La réglementation internationale s'applique aux différents modes de transports distincte ci-dessous : route, fer, fluvial.

Transport par route

La réglementation « ADR »

Le transport routier est régi par l'Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route dit « A.D.R. ». Sur le territoire national, le texte de référence est l'arrêté du 29 mai 2009, dit «arrêté TMD», mis à jour tous les 2 ans (dernière modification par arrêté du 21 septembre 2017). La réglementation internationale, reprise dans l'arrêté, porte sur des règles techniques relatives :

- à la définition des matières selon leurs risques (par classes) ;
- aux emballages (dispositions techniques, essais, procédure d'agrément, marquage) ;
- aux contenants (construction, agrément, épreuves de résistance et d'étanchéité) ;

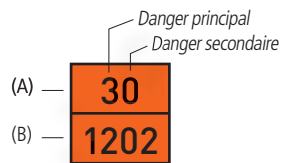
LA SIGNALÉTIQUE DES TRANSPORTS DE MATIÈRES DANGEREUSES PAR ROUTE

Sur chaque chargement de TMD par voie routière, on trouve :

- des **panneaux réfléchissants orange**, qui affichent :

- le **code de danger** (A) caractérise la ou les classe(s) de danger d'une matière ;
- le **code matière** (B) ou n° ONU (attribué par l'Organisation des Nations Unies) identifie la matière transportée ;

- une **plaquette étiquette** (C) : le pictogramme du danger principal présenté par la matière (« flamme » pour les inflammables, « tête de mort » pour les toxiques, « trèfle » pour les radioactifs, ...).



L'accidentologie des TMD en Auvergne-Rhône-Alpes

L'accidentologie vise à étudier les accidents survenus afin d'en comprendre les causes pour limiter les accidents. Les causes des accidents de TMD en Auvergne-Rhône-Alpes sont principalement liées à la circulation routière. Les matières transportées ne sont pas un facteur d'accident et il est rare qu'elles se dispersent en dehors du contenant en cas d'accident. Selon le service d'observation et des statistiques du Ministère de l'Écologie, le « transport

de MD est au moins 20 fois plus sûr par fer que par la route »². Parmi les accidents récents en Auvergne-Rhône-Alpes, on note plusieurs incendies impliquant des poids lourds :

- ➔ **4 juillet 2016** : incendie d'un camion-citerne suite à une collision sur l'A43
- ➔ **19 juillet 2016** : incendie d'un camion-citerne transportant du kérosène entraînant la coupure de l'A43
- ➔ **21 septembre 2017** : un camion-citerne transportant 28 000 litres

(2) Le transport ferroviaire de marchandises en 2015, MEEM, 10-2016 www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

- aux véhicules (circuits électriques, extincteurs, freinage, limitation de vitesse par construction, matériel de première intervention, certificat d'agrément) ;
- à l'étiquetage et à la signalisation, de telle sorte que les services d'intervention et de secours soient immédiatement informés de la présence de marchandises dangereuses.

La réglementation fixe également les dispositions relatives à la formation des différents acteurs (cf. Interview ci-contre).

Des règles de circulation plus contraignantes dans certaines zones

Dans certaines agglomérations, l'accès de certaines zones et l'usage de certains ouvrages peuvent leur être interdits comme les tunnels, les trémies, les ponts. Cinq catégories de tunnels (de A : autorisés, à E : interdits) ont

été identifiées pour faciliter la préparation des itinéraires de TMD. Des itinéraires de transit, des lieux de stationnement peuvent également être conseillés aux conducteurs de véhicules de MD (lire brève p. 4).

Une préparation encadrée des itinéraires

Dans les entreprises de TMD, le service dit «d'exploitation» est responsable de l'organisation du transport et de la livraison des marchandises. Il rassemble les informations, obligations réglementaires et contraintes pour préparer l'itinéraire utilisé pour les TMD. Des systèmes de management des télécommunications (géolocalisation, interface de dialogue avec l'entreprise) permettent de sécuriser le déplacement en tenant compte des conditions de transport parfois imposées par le donneur d'ordre.

Transport par voie ferrée

Le transport de matières dangereuses par voie ferrée est régi par le Règlement International des Marchandises Dangereuses « RID » de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), et mis en œuvre par l'arrêté TMD. Les règles relatives aux matières et aux emballages sont analogues à celles du transport routier.

Des règles, applicables à l'ensemble des opérateurs, portent spécifiquement sur la circulation et le stationnement des wagons de

d'acide sulfurique s'est renversé sur la périphérie lyonnais. Une partie de sa cargaison s'est échappée dans le réseau d'eau pluviale.

Dans le transport par voie ferrée, l'accident le plus récent est celui du 13 mars 2017 à Sibelin (69) où 4 wagons citernes ont déraillé et déversé 20 tonnes de bioéthanol dans l'environnement.

Chaque accident donne lieu à une déclaration encadrée par la loi, qui renseigne une base nationale de données³, utile pour faire évoluer la réglementation. ●

(3) cf. Rubrique Agenda / Note complémentaire

transport de matières dangereuses pour éviter leur stationnement prolongé sur les lignes des réseaux. Par exemple, la SNCF renforce la sécurité par le suivi informatisé 24h/24 de l'acheminement des wagons et par l'interdiction des TMD sur les lignes à grande vitesse.

Transport par voie navigable

Le transport de marchandises dangereuses par voie fluviale est régi par l'Accord européen relatif au transport international de marchandises Dangereuses par voies de Navigation Intérieures, dit accord ADN, fait sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). 18 pays sont signataires de cet accord.

Au-delà des spécificités réglementaires, des mesures complètent la prévention des risques liés aux TMD et concernent le rôle des industriels, des collectivités et des services de l'État dans le but d'assurer une sécurité globale sur le territoire où transitent les TMD.

Le rôle actif des industriels pour limiter les risques

Pour l'ensemble de ces modes de transport, la répartition des tâches de chargement, de surveillance et de vérification des marchandises varie selon le contrat établi entre l'entreprise d'accueil et l'entreprise de transport, et le poids des marchandises transportées. Un protocole de sécurité est obligatoire pour fixer les règles de chargement et de

déchargement entre l'entreprise d'accueil et l'entreprise de transport. Dans tous les cas, les entreprises de TMD ont la responsabilité d'assurer le transport en respectant les règles de sécurité (vérification des documents, préparation du parcours, etc.). En cas d'accident, les deux parties peuvent être coresponsables.

Le contrôle des services de l'État

Le respect de la réglementation est contrôlé sur la route par les forces de police, la gendarmerie, les douanes et les contrôleurs de transports terrestres. En cas d'infraction, diverses sanctions existent : amende, immobilisation du véhicule, etc. Des contrôles périodiques d'autres types sont aussi effectués par les agents de la DREAL : épreuves de pression hydraulique pour les citernes, visite technique annuelle des véhicules citernes, etc.

Des mesures pour certaines infrastructures de TMD

Les articles L.551-1 à L.551-6 du code de l'environnement rendent obligatoire la réalisation d'études de dangers (EDD) pour les structures

pouvant présenter de graves dangers du fait du stationnement, chargement ou déchargement de matières dangereuses tels que des aires routières, des gares de triage, des ports fluviaux, des plates-formes multimodales. En Auvergne-Rhône-Alpes, plusieurs aires d'autoroute sont concernées : Roussillon, Montélimar, Saint-Rambert d'Albon, ainsi que la gare de triage de Sibelin et le Port Édouard Herriot de Lyon...

Ces EDD donnent lieu, d'une part, à des porter-à-connaissance permettant de contrôler l'urbanisation et, d'autre part, à la réalisation de Plans Particuliers d'Intervention par la préfecture à partir des scénarios d'accidents majorants identifiés dans l'EDD.

Enfin, le préfet peut également prescrire des mesures de sécurité à l'exploitant.

Une gestion de crise complétée par des dispositifs spécifiques

Lors d'un accident de TMD, comme pour les autres risques, le maire assure, dans un premier temps, la direction des opérations de secours, dans l'attente de la prise de direction par le préfet.

Le cas échéant, le préfet active le dispositif ORSEC. La spécificité de la gestion de crise liée à des TMD se trouve dans la préparation de plans de gestion dédiés (lire « C'est-à-dire », en une) et à la mise en place, depuis 1987, du protocole TRANSAID (encadré « Point de vue » ci-dessous).

Le transport par voie ferrée a pour singularité de voir transiter des wagons dans des espaces définis géographiquement. Pour cette raison, à l'instar des Plans d'Opération Interne au sein des sites Seveso, un plan d'urgence interne (PUI) existe dans chaque gare de triage traitant des marchandises dangereuses. Ces plans doivent faciliter la coopération de tous les intervenants de manière coordonnée en cas d'accident. Dans toutes les autres gares, des plans d'urgence internes locaux (PUIL) établissent des consignes afin de fixer les missions de chacun (agents, secours publics, etc.).

Pour l'ensemble de ces dispositifs, des exercices réguliers doivent avoir lieu afin de garantir des conditions de sécurité optimales. ●

/ POINT DE VUE



Luc DURAND

Responsable de la Plateforme d'Intervention des Pompiers de SAINT-FONS (69) et du centre d'appui TRANSAID Auvergne-Rhône-Alpes

Qu'est-ce que le protocole TRANSAID ?

TRANSAID est un protocole d'accord signé entre l'Union des industries chimiques (UIC) et le Ministère de l'intérieur pour mettre à disposition des Pouvoirs Publics des

compétences et des moyens d'entreprises privées, en cas d'accident de TMD. Créé en 1987 et revu en 2014, une centaine d'établissements en sont membres volontaires. Ils sont reliés à neuf centres d'appui régionaux TRANSAID et peuvent intervenir 24h/24, 7j/7.

De quels appuis les services de secours peuvent-ils bénéficier ?

Les industriels peuvent apporter trois types d'appui différents. Il peut s'agir d'un avis par téléphone sur le produit dangereux : dangerosité, réactions avec d'autres produits, potentiel polluant. Ils peuvent également être sollicités sur les lieux mêmes de l'accident, pour leur expertise. Enfin, certains mettent à disposition des moyens humains et matériels, en complément

de ceux des sapeurs-pompiers. Le choix se fait en concertation avec les pompiers, au moment de leur contact avec le centre d'appui de la zone géographique concernée par l'accident.

Comment l'intervention à Sibelin s'est-elle concrètement organisée ?

Lors de l'accident en gare de Sibelin (69), en 2017, les matières dangereuses contenues dans les wagons endommagés ont été pompées et transvasées grâce à la mise à disposition de pompes de transfert par trois établissements industriels de la chimie, basés en Rhône-Alpes. ●

En savoir +

<http://www.uic.fr/Activites/Infrastructures-transports/TRANSAID>

/ AGENDA

CONFÉRENCES

Le 17 octobre dernier l'IRMA a organisé une journée technique sur le sujet suivant :

« Entreprises et établissements recevant du public face aux risques et menaces : comment garantir et généraliser la mise à l'abri des usagers et du personnel ? »

Cette question a fait l'objet d'échanges entre les participants responsables d'établissements recevant du public, élus locaux, agents des collectivités de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Il est possible de visionner la restitution de cette journée sur le lien suivant :

http://www.risques.tv/video.php?id_DTvideo=486



RÉGLEMENTATION

Arrêté du 29 mai 2009, dit arrêté « TMD », modifié, relatif aux transports de marchandises dangereuses par voie terrestre

La version consolidée est disponible sur le site internet de Légifrance.

En savoir +

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000033537655&dateTexte=20171211>

NOTE COMPLÉMENTAIRE

relative à l'encadré Accidentologie des TMD en Auvergne-Rhône-Alpes :

(3) Base de données ARIA (Analyse, Recherche et Information sur les Accidents industriels et technologiques), gérée par le BARPI (Bureau d'Analyse des Risques et des Pollutions Industriels)

www.aria.developpement-durable.gouv.fr

SE PROTÉGER FACE AUX RISQUES MAJEURS : UN RÉSIGUIDE POUR LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Il s'agit d'un document-guide destiné à faciliter les démarches des activités économiques riveraines des sites Seveso seuil haut, situées en zone bleue du PPRT. Ce guide contient notamment :

- un rappel des informations générales relatives aux risques industriels ;
- des repères pour choisir les mesures adaptées aux risques auxquels elles sont exposées,
- une démarche détaillée pour la mise en place de mesures avec des fiches techniques à destination des bureaux d'études, etc.
- des retours d'expériences issus de la recherche-action RESIRISK menée sur quatre territoires pilotes de 2014 à 2017 (Lyon Métropole, Bordeaux Métropole, Dainville et Salaise-sur-Sanne).

Il peut également donner des orientations, dans certaines limites, pour définir des mesures alternatives aux mesures foncières dans les zones rouges du PPRT.

© AMARIS/CEREMA/DGPR/EDEL/INERIS. 2017

En savoir + www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr
www.amaris-villes.org ou www.ineris.fr

APPLICATION «SAIP»

En 2016, la Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion de Crise (DGSCGC) du ministère de l'Intérieur en collaboration avec le Service d'Information du Gouvernement (SIG) ont lancé une application mobile qui s'inscrit dans une démarche globale de sensibilisation de la population. Elle permet d'être alerté via une notification sur son smartphone en cas de risque naturel ou technologique, de risque d'attentat, et délivre les messages de vigilance associés. Les alertes sont émises par les services de la sécurité civile sous validation des autorités (préfet, centre opérationnel de gestion interministériel des crises).

Cette application s'inscrit dans le cadre du Système d'Alerte et d'Information des Populations (SAIP), ensemble structuré d'outils permettant la diffusion d'un signal ou d'un message par les autorités, comprenant les sirènes, la signalétique urbaine, les informations diffusées par les forces de l'ordre sur le terrain, etc. Son objectif est d'alerter les populations exposées pour qu'elles adoptent un comportement réflexe de sauvegarde.

L'application place les utilisateurs au cœur du système en leur permettant d'être ambassadeurs des messages de sécurité en cas de crise majeure, tel que le prévoit l'article L. 721-1 du code de la sécurité intérieure : « toute personne concourt par son comportement à la sécurité civile ». ●

En savoir + <http://www.gouvernement.fr/risques/l-application-d-alerte-mobile-saip>

ZOOM

1100 COMMUNES CONCERNÉES PAR DES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

Les arrêtés du 5 mars 2014 et du 15 décembre 2016 modifient la réglementation de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques. Afin de maîtriser l'urbanisation autour des canalisations de transport, des zones d'inconstructibilité sont délimitées et donnent lieu à des Servitudes d'Utilité Publique (SUP). Leur mise en place a lieu de 2014 à 2019. Depuis 2014, en Auvergne-Rhône-Alpes, 850 arrêtés préfectoraux (sur près de 1100 communes concernées) précisent les canalisations concernées par commune. Elles sont reportées sur des cartes à l'échelle 1/25 000^{ème} et annexées au Plan local d'urbanisme.

Afin de maîtriser l'urbanisation autour de ces ouvrages, les articles L.555-1 et suivants du code de l'environnement, réglementent leur sécurité. D'une part, la construction et l'exploitation des canalisations de transport sont autorisées si ces dangers et inconvénients peuvent être prévenus par des mesures spécifiées par l'arrêté pris par l'autorité administrative compétente. L'autorisation est notamment précédée d'une étude d'impact et d'une enquête publique si nécessaire. D'autre part, tout porteur de projet d'Établissement Recevant du Public (ERP) ou d'Immeuble de Grande Hauteur (IGH) doit en tenir compte et faire effectuer une étude de compatibilité avec les risques en présence. Si besoin, des mesures de protection de la canalisation de gaz sont prévues. Le maire, quant à lui, doit informer les transporteurs de TMD de la délivrance d'autorisations d'urbanisme pour tous projets situés sur l'emprise de la servitude. ●

LIVRET DES ITINÉRAIRES RECOMMANDÉS POUR LES TMD DANS L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE

Un livret a été réalisé en 2016 dans le cadre des travaux du Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions et des risques dans la région grenobloise (SPPPY) sur le transport de matières dangereuses. Il a été élaboré en concertation avec les acteurs du transport de matières dangereuses par route (chargeurs, expéditeurs, transporteurs, salariés, représentants des collectivités et de l'État) et édité en trois langues (français, allemand, anglais). L'objectif est de réduire les risques liés à la circulation des TMD sur les routes dans l'agglomération grenobloise. On y retrouve l'itinéraire obligatoire pour le transit ainsi que les itinéraires recommandés pour la desserte des principaux établissements industriels, l'accès à la station de lavage CLEAN 38 et au centre régional des douanes.

Ce livret, disponible sur le site du SPPPY est téléchargeable et diffusable à tous les acteurs concernés. ●

En savoir + <http://www.spppy.org/HP-SPPPY/Livret-des-itineraires-recommandes-pour-les-poids-lourds-TMD-dans-l-agglomeration-grenobloise>