

FICHE 13

CONCEPTION ET REALISATION D'UNE AIRE DE STATIONNEMENT DES TMD SUR AUTOROUTES DANS L'AGGLOMERATION LYONNAISE

Résumé :

Le groupe de travail SPIRAL-TMD a mené une réflexion sur les dispositifs qui pourraient être recommandés dans l'aménagement des aires de services des autoroutes, susceptibles de recevoir un trafic TMD important. L'aire de service de Communay, gérée par la Société ASF, a servi de site expérimental pour la conception et la mise en place d'un tel aménagement.

Modes considérés			
Route	Fer	Voie d'eau	Canalisations

Données analysées		
Flux	Aléas	Vulnérabilités

Thèmes	Niveau de prise en compte
Connaissance des flux et des interdictions	Prise en compte
Evaluation des risques : aléas et vulnérabilité	Non
Etat des lieux au niveau : agglomération, département, région	Non
Choix d'itinéraires et/ou de mode	Non
Plans des circulations internes à une agglomération - Organisation des livraisons	Non
Prise en compte des TMD dans l'aménagement et la gestion d'un territoire	Oui
Préparation à la gestion de la crise	Oui

1. Les porteurs de la démarche

SPIRAL (Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles et des Risques dans l'Agglomération Lyonnaise)

Grand Lyon - Communauté Urbaine de Lyon

DRIRE Rhône-Alpes - DRE Rhône-Alpes

2. Le contexte et les objectifs de la démarche

L'activité économique de l'agglomération lyonnaise, et plus particulièrement le « couloir de la chimie », sont générateurs d'échanges de marchandises dangereuses, pour lesquelles 70% du transport se fait par le mode routier.

Sur l'axe de transit Nord-Sud, le Tunnel de Fourvière, interdit aux TMD, impose l'utilisation du contournement Est de Lyon. L'analyse des flux dans l'agglomération lyonnaise (étude CETE – février 2004) estime à 400 poids-lourds/jour le trafic TMD sur l'A46 Nord et Sud, dans chacun des sens.

Deux aires de services permettent le stationnement des poids-lourds sur le Contournement Est. Sur l'A46 Nord, l'aire de Mionnay offre une capacité d'accueil de 25 poids-lourds en Nord-Sud et 79 poids-lourds en Sud-Nord. Sur A46 Sud, l'aire de Communay peut accueillir 38 poids-lourds en Nord-Sud et 45 poids-lourds en Sud-Nord.

Devant le constat, d'une part de la saturation en poids-lourds des aires de services (étude ASF – avril 2003) et d'autre part du risque que peut représenter le stationnement des TMD, le groupe de travail SPIRAL-TMD a mené une réflexion sur les dispositifs qui pourraient être recommandés dans l'aménagement des aires de services des autoroutes.

L'aire de service de Communay, gérée par la Société ASF, a été prise en compte comme site de réflexion, car elle faisait l'objet d'un projet d'agrandissement et, de plus, située en partie sud du contournement Est, proche du « couloir de la chimie », elle s'avèrait très concernée par les TMD.

3. La méthodologie mise en œuvre

Un groupe de travail

Un groupe de travail a été constitué pour identifier les dispositions simples qui pourraient favoriser la sécurité des TMD en stationnement. Il était composé de représentants des structures suivantes :

Structures publiques	Entreprises
Mission du contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes	SAPRR
DDE du Rhône	ASF
Communauté Urbaine de Lyon, Direction de l'Environnement	Rhônealpins
Groupe de travail du Rhône de Gendarmerie	Dentresangle-chimie
SDIS du Rhône	Bureau d'ingénierie PVI

Ce groupe de réflexion a proposé que les principes d'aménagement de sécurité décrits ci-dessous soient mis en œuvre dans la réalisation de toute aire de services d'une autoroute, ou autant que possible, dans l'extension d'une aire existante.

Principes d'aménagement de sécurité proposés

Les aires de services sur autoroute disposent d'une localisation du stationnement spécifique aux poids-lourds.

Ce secteur de stationnement poids-lourds qui accueille les TMD doit, pour prendre en compte le risque lié aux matières dangereuses, sans préjuger du respect de la réglementation ADR, satisfaire aux principes d'aménagements suivants :

I – Organisation du stationnement

Parmi les emplacements spécifiques aux poids-lourds, un nombre de places au moins égal à 5 % de la capacité d'accueil poids-lourds sera réservé aux TMD.

Le lieu de stationnement des TMD sera défini de façon à être à la distance la plus importante possible à la fois de la voie autoroutière et des lieux les plus fréquentés de l'aire de service, mais aussi de toute habitation, voire établissement recevant du public, situé en dehors du domaine autoroutier. Ces distances, au moins égales à 50 m, seront appréciées en fonction de la configuration du terrain et des aménagements de protection spécifiques (par exemple des merlons).

Cet espace TMD sera, si possible, desservi par un itinéraire identifié poids-lourds-TMD, qui ne traverse pas la zone de l'aire de services la plus fréquentée par le public.

Ce lieu de stationnement TMD sera situé près d'un portail de service pour permettre, en tant que de besoin, la sortie rapide et sans manœuvre de l'aire de service, comme l'arrivée d'éventuels moyens de secours.

II – Equipements recommandés

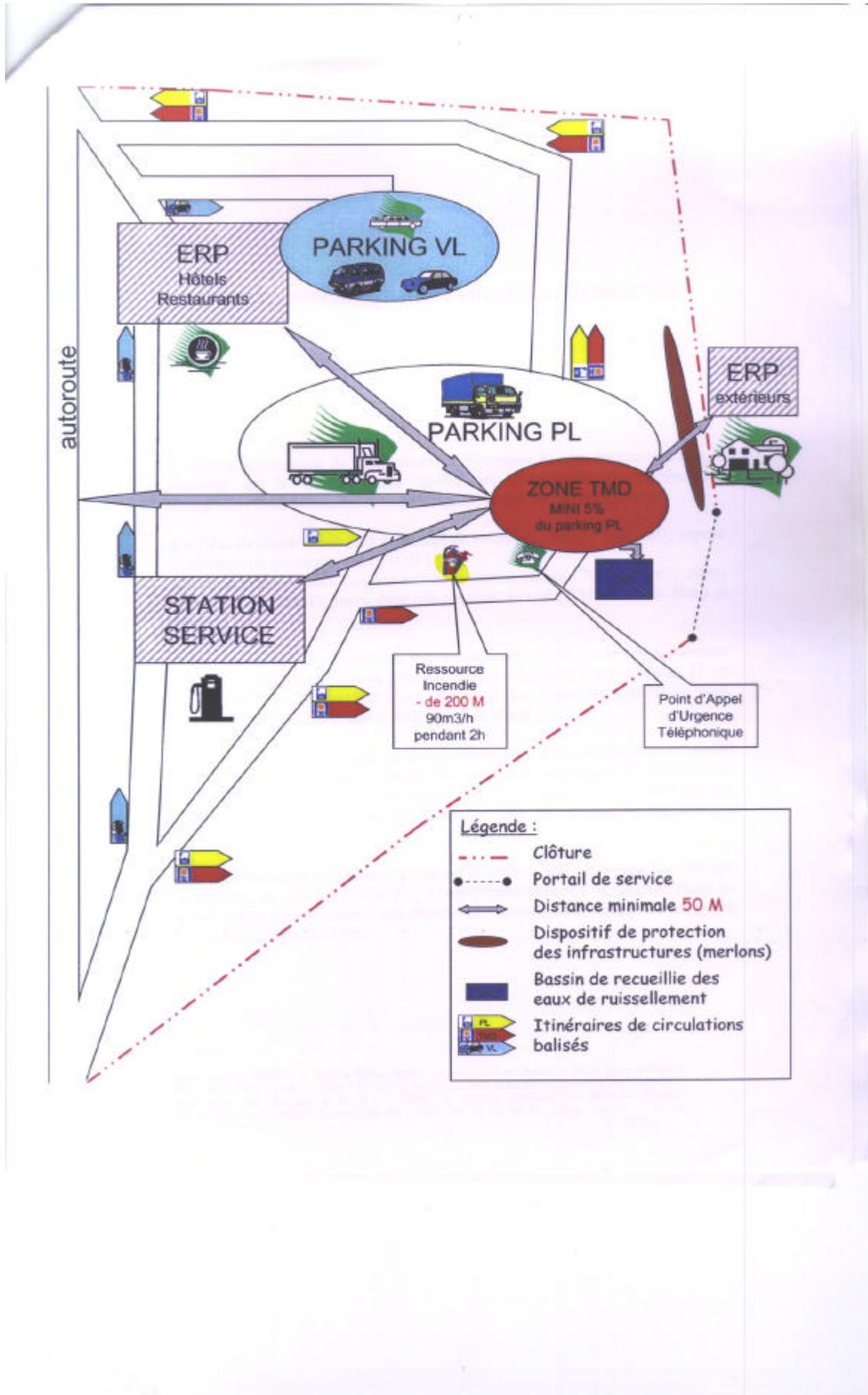
Le lieu de stationnement des TMD sera jalonné par des panneaux pour guider et recommander exclusivement le stationnement des marchandises dangereuses.

Le sol du lieu de stationnement des TMD devra être réalisé de façon à pouvoir recueillir les eaux de lavage, les eaux d'extinction et les produits répandus accidentellement. Sa conception s'opposera au ruissellement au-delà du lieu de stationnement TMD.

Une ressource en eau de 90 m³/h pendant 2 h devra être disponible à moins de 200 m du lieu de stationnement TMD.

Une borne d'appel d'urgence sera située et signalée à proximité des places de stationnement TMD.

Le schéma ci-dessous (page suivante) illustre ces principes d'aménagement de sécurité.



4. Les résultats obtenus

Les aménagements préconisés ont bien été réalisés sur l'aire de services de Communay par ASF. Par contre seul ce site fait l'objet à ce jour de ce type d'aménagement qui reste expérimental.

5. Les moyens requis

Moyens humains : (qualification, temps)

Moyens techniques requis : (logiciels, appareils de mesure...)

Coût de la démarche : €

Délai de mis en œuvre : mois

6. Bilan de le démarche

Points forts	Une démarche très pragmatique
Points faibles et limites	L'absence de levier réglementaire pour généraliser la démarche et obliger les TMD à se garer dans cet espace payant
Facteurs de succès	Une démarche partenariale

7. Pour en savoir plus : contacts, sources documentaires

Contacts :

Organisme :	Grand Lyon - Communauté Urbaine de Lyon Direction Environnement
Personne(s) ressource(s) :	Yves DELACRETAZ, Tél. : 04 78 63 40 40 ydelacretaz@grandlyon.org
Adresse :	20 rue du Lac 69399 Lyon Cedex 03
Site Internet	http://www.grandlyon.com

Organisme :	Direction Régionale de l'Équipement Rhône-Alpes Service défense et sécurité civile
Personne(s) ressource(s) :	Marc DELEIGUE ; Tél. : 04 78 62 52 35 ; marc.deleigue@equipement.gouv.fr Max FORNERO ; Tél. : 04 78 62 51 14 ; Max.Fornero@equipement.gouv.fr
Adresse :	33 rue Moncey 69421 Lyon Cedex03

Etat de l'art de la gestion territoriale des TMD au niveau régional et local
Fiches de présentation de méthodes / d'expériences

Site Internet	http://www.rhone-alpes.equipement.gouv.fr/
----------------------	---

Organisme :	Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement Rhône-Alpes Secrétariat du SPIRAL
Personne(s) ressource(s) :	Gérard BERNE ; Tél. : 04 37 91 44 60 gerard.berne@industrie.gouv.fr
Adresse :	2 rue Antoine Charial 69426 Lyon Cedex 03
Site Internet	http://www.lyon-spiral.org

Sources documentaires (ouvrages, publications, page Internet)

-