



FÉDÉRATION NATIONALE DES INDUSTRIES CHIMIQUES CGT
CHIMIE (0044) . PHARMACIE INDUSTRIE (0176) . RÉPARTITION
PHARMACEUTIQUE (1621) . FABRICATION PHARMACEUTIQUE À FAÇON
(1555) . OFFICINES (1996) . LAM (0959) . PÉTROLE (1388) .
CAOUTCHOUC (0045) . PLASTURGIE (0292) . INDUSTRIES ET
SERVICES NAUTIQUES (3236) . NÉGOCE & PRESTATIONS DE
SERVICES DANS LES DOMAINES MÉDICOTECHNIQUES (1982)

ACCIDENT AVEC UN RISQUE MAJEUR SUR L'AUTOROUTE A7

Mercredi 19 mai un camion-citerne avec du disulfure de carbone s'est renversé.
La citerne n'a pas crevé, une chance !

Ceci est le résultat d'une politique :

La privatisation de la SNCF entraîne des conséquences aussi pour le fret y compris pour la prévention des risques majeurs.

En 2018, Elisabeth Borne, alors ministre des Transports installait la privatisation du rail, y compris pour le transport des matières dangereuses.

Il fallait et il faut faire le contraire : prioriser le rail pour les matières dangereuses dans un Service public de qualité !

En 2018, derniers chiffres disponibles, le rail faisait 60 fois moins de morts que la route⁽¹⁾. Dans le cas d'un accident avec le transport d'un produit toxique, il faut ajouter le risque de suraccident, très différent sur une autoroute avec d'autres véhicules, que sur une voie ferroviaire.

Aujourd'hui des bombes roulantes ou stationnantes sont sur les parkings, en zones urbaines, elles sont partout.

Qu'est-ce que le disulfure de carbone, le produit dans le camion-citerne sur l'A7 ?

Il est classé très toxique et très volatil. Il est utilisé comme dissolvant et comme intermédiaire de synthèse principalement dans l'industrie du caoutchouc et de la pharmacie.

Réhabiliter le « wagon isolé ».

En 2010, la direction SNCF a arrêté « Le wagon isolé ». Le privé qui est arrivé, ne s'intéresse qu'aux créneaux les plus rentables et ne reprend pas ce type de service.

Cela représentait 255 000 wagons par an.

Le routier a récupéré le créneau et nombre de voies ferrées de dessertes de sites industriels ont été démantelées. 255 000 wagons, c'est plus du double en quantité de camions.

Le « wagon isolé » était très intéressant en matière de sécurité pour les produits dangereux.

Pour ce qui est du réseau, 400 gares de triage

et points de desserte ont fermé en 15 ans, ce qui est en relation directe avec l'abandon du « wagon isolé ».

Un document, qui date déjà, disait que de plus, avec la politique des flux tendus et les délocalisations, la majorité des stocks de matières dangereuses ne sont pas dans les entreprises mais sont sur la route.

Quelles évolutions pour les matières dangereuses ?

Certains produits, comme le plomb et le chlore, avaient l'interdiction de cheminer par la route. La réglementation a été modifiée dans ce domaine, avec l'harmonisation européenne et l'arrêté « TMD » (transport des marchandises dangereuses) de 2009.

Aujourd'hui il existe certaines restrictions, mais pas d'interdiction générale pour un produit.

La sinistralité comparée

Le taux d'accidents comparé entre les différents modes de transport, mettent loin devant le routier comme le plus accidentogène, puis le ferroviaire, ensuite le fluvial et enfin l'oléoduc.

Ce genre d'information a été supprimé sur le site du ministère de la Transition écologique MEEDM (Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer).

Notre sécurité, notre environnement exigent une autre politique dans le transport des matières dangereuses que celle menée depuis des années.■

⁽¹⁾Chiffres 2018 sur le nombre de morts :

Avec la route : 3248.

Avec le rail : Voyageurs : 0, Personnels : 4, Passages à niveaux : 16,

Intrus (suicides) : 37, Autres : 1.

Total : 58.