

Les enjeux

D'une façon générale, les conséquences d'un accident impliquant des marchandises dangereuses sont généralement limitées dans l'espace, du fait des faibles quantités transportées. Cependant, plusieurs enjeux peuvent être concernés :

- **les enjeux humains** : 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.
- **les enjeux économiques** : les causes 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 voies de chemin de fer, etc. peuvent être détruites ou gravement endommagées, d'où des conséquences économiques désastreuses.
- **les enjeux environnementaux** : un accident de TMD peut avoir des répercussions importantes sur les écosystèmes. On peut assister à une destruction partielle ou totale de la faune et de la flore. Les conséquences d'un accident peuvent également avoir un impact sanitaire (pollution des nappes phréatiques par exemple) et, par voie de conséquence, un effet sur l'homme (on parlera alors d'un " effet différé ").

Le réseau routier aveyronnais, est à dominante rurale, sans grands enjeux humains sur plus de 50% de son tracé. Il traverse néanmoins plusieurs zones très urbanisées, non déviées. Cette caractéristique est visible dans toutes les agglomérations du département, et dans certains villages. Lorsqu'elle s'ajoute à un relief difficile ou une densification saisonnière du trafic, elle peut être à l'origine d'un risque pour les populations, qu'elles soient sédentaires (habitats, lieux de travail, etc.) ou de passage (embouteillages, foires, marchés, etc.).

Les données accidentologiques disponibles à ce jour montrent qu'aucun accident grave impliquant des marchandises dangereuses n'a été relevé ces dix dernières années au sein des agglomérations du département.

Pour ce qui concerne le réseau ferré, le transport de marchandises dangereuses est limité aux besoins de quelques entreprises implantées dans le département. Il n'y a pas de transport dit de « transit », à destination d'autres départements.

Comme pour le réseau routier, la population concernée est souvent faible sauf en agglomération où les voies ferrées traversent des zones fortement urbanisées.

La gare de triage de la ville de Capdenac-Gare voit passer ou stationner sur ses infrastructures plus de 95 % des wagons transportant des marchandises dangereuses à destination de l'Aveyron.

L'enjeu commun à toutes les communes situées en zone de risque lié aux transports de marchandises dangereuses reste l'environnement.

Les axes structurants du département sont tous à un moment donné de leur parcours situés à proximité de cours d'eau, de périmètre de protection des eaux ou dans des zones à préserver telles que les parcs naturels régionaux.

Les conséquences de déversements directs ou indirects de produits chimiques (notamment dans le cas d'accidents ou d'incendie) peuvent rapidement et pendant longtemps se faire ressentir sur l'alimentation en eau potable ou sur les activités piscicoles.

En matière d'atteinte de l'environnement, **les accidents récents, les plus importants sont :**

Octobre 1994 : Un poids-lourd transportant du bitume liquide quitte la chaussée et s'arrête dans un ravin à une trentaine de mètres en contre-bas de la route au lieu-dit pont de Grandfuel sur la commune de Cassagnes-Begonhès. Des écoulements sont visibles dans la rivière le Viaur et nécessite la mise en place de barrage anti-pollution.

Novembre 1994 : Un poids-lourd transportant 32000 litres de carburants se couche sur la RN 9 à Millau. Plusieurs fuites sont visibles par les trous d'hommes. Pollution limitée aux abords de l'accident.

Juin 1998 : Un poids-lourd transportant du carburant quitte la chaussée et s'arrête dans un ravin en contre-bas de la route au lieu-dit Bonnecombe sur la commune de Calmont. Aucun écoulement n'est constaté mais le dépotage du chargement s'avèrera long et difficile.

Février 2002 : Un poids-lourd transportant 32000 litres de carburant se couche dans un virage de la RN 9 à proximité du lieu-dit Vezouillac sur la commune de Verrières. Une fuite représentant environ la moitié du chargement se produit sur les bas côtés de la route.

Mars 2003 : Un semi-remorque de gasoil se couche sur la route à proximité d'Entraygues sur Truyère. Plusieurs fuites sont visibles par les trous d'hommes et le carburant rejoint la rivière « Lot » toute proche. La route a été fermée plusieurs heures et l'opération a nécessité la mise en place de barrages anti-pollution sur la rivière, et la protection de captages d'eau potable situés en aval.

Août 2003 : Un semi-remorque de bitume, se rendant à Aurillac, se couche à l'entrée du pont de Port d'Agrès sur la commune de Flagnac. Le produit, transporté chaud, se répand sur les bas côtés de la route et vient tapisser le fond de la rivière sur plusieurs centaines de mètres carrés avant de se figer. Des traces d'hydrocarbures sont visibles sur le « Lot », des barrages anti-pollution et une protection des captages d'eau potable sont nécessaires.

Octobre 2004 : Un poids-lourd transportant du désherbant concentré dans des containers de 1000 litres perd son chargement dans un virage de la RN 9 au niveau de la côte de la Cavalerie sur la commune de Millau. Des fuites sont visibles sur plusieurs containers et environ 3000 litres de produit dangereux s'écoulent dans le réseau d'eau pluvial et sur les terrains bordant la route. Impact sur l'environnement pour les riverains du site et surveillance pendant plusieurs jours des captages et de la rivière Tarn.

Septembre 2005 : Un poids-lourd transportant des marchandises dangereuses diverses utilisées en cosmétique se renverse sur l'A 75 au niveau du col d'Engayresque sur la commune de Séverac le Château. Une fuite d'environ 800 litres de produit dangereux se répand dans le caniveau. Pas d'impact sur l'environnement.